

# LA GACETA MALVINENSE

*Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son argentinas*

AÑO 11 - Nº 40 - Marzo 2012

**Los 649 Centinelas, que Junto a los viejos guerreros de nuestras antiguas glorias custodian la Patria, no serán olvidados en las rondas de nuestros recuerdos más queridos.**



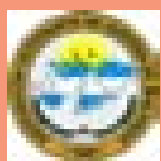
ÓRGANO DE PRENSA Y DIFUSIÓN DE LA ASOCIACIÓN VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS (AVEGUEMA)

Asociación Civil sin fines de lucro.  
 Pers. Jurídica N° 305/2002  
 Tel. / Fax: (011) 4373 5448  
 aveguema@yahoo.com.ar

## A TREINTA AÑOS DE LA GACETA 1982 - 2012



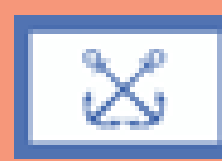
### SUMARIO



Editorial ..... Pag. 2



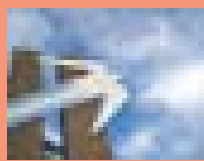
Armada ..... Pag. 24



Prefectura ..... Pag. 46



Introducción ..... Pag. 3



Caidos ..... Pag. 28



Gendarmería .... Pag. 50



Ejército ..... Pag. 8



F. Aérea ..... Pag. 37



Civiles... ..... Pag. 51

## EDITORIAL



Han pasado treinta años...seguramente todos los veteranos compartimos hoy un mismo sentimiento...parece que fuera ayer que tuvimos el privilegio de defender ese pedazo de tierra argentina que son las Islas Malvinas.

Quienes tuvimos la experiencia de estar en las Islas, civiles y militares argentinos, compartimos también el convencimiento de que algún día volverán a ser parte de la República Argentina...a los indiscutibles títulos históricos y geográficos, desde 1982 se suman las vidas de 649 compatriotas que, como todos los que estuvimos allí, fueron convocados para enfrentar un combate que no decidimos su ocurrencia, pero que asumimos con el absoluto convencimiento que era una causa justa...pues eso es lo que aprendimos desde nuestra infancia...Las Malvinas son Argentinas!!!

Esos 649 camaradas, desde sus

tumbas en Darwin y en las profundidades del Atlántico Sur, son estrellas que nos deben guiar en los esfuerzos por encontrar el camino de la reincorporación de esos espacios que hoy nos faltan.

El 2 de abril de 1982, más allá de todas las interpretaciones que se quieran dar, más allá de todos los intereses en juego en ese entonces y ahora...ese 2 de abril, la República Argentina se puso de pie y gritó ante el mundo todo que estaba viva y que no soportaba más la anquilosada figura del colonialismo en sus propias entrañas...porque las Malvinas eran parte indisoluble de nuestra existencia.

Ese fue el motivo de la adhesión espontánea del pueblo todo a la acción de recuperación ocurrida en una clara mañana de sol sobre Puerto Argentino. Ese fue y es, estamos seguros, el sentimiento más profundo del pueblo argentino.

La suerte de las armas nos fue adversa, en ese primer y único conflicto externo en todo el siglo XX que tuvo el país no pudimos cumplir la misión encomendada, pero en la vida de los pueblos las victorias y derrotas se suceden, lo trascendente son las experiencias que, como sociedad, se deben poder extraer para plasmar un futuro mejor.

Y podemos decir, sin error alguno, que esos tiempos fueron tiempos de unión total de nuestro pueblo por la causa Malvinas. Esa fuerza conjunta que supimos extraer de nuestro interior debe hacernos dar cuenta de que hoy debemos y podemos emprender todos juntos el camino de llevar a nuestra patria a conseguir una sociedad más justa y equitativa.

Nuestra historia como Nación lo reclama, la Argentina... que supo ser el faro de libertad para todo un subcontinente; que expulsó el poder español del Río de la Plata, que llevó a las costas del Pacífico los ideales de Mayo de 1810, que emprendió la colosal campaña Sanmartiniana de libertad a Chile y Perú, que contagió del espíritu de libertad a medio continente...esa Argentina se merece que, entre todos, la llevemos a lo más alto que una nación puede aspirar...consolidar una sociedad transparente, segura, justa y soberana.

Hoy, a treinta años de la contienda, muchos de los camaradas que regresaron de la misma han partido definitivamente. Muchos, lamentablemente tomaron de manera personal la drástica resolución de terminar con sus vidas...ellos sintieron que su pueblo no

los comprendía y no les dio la contención necesaria. Ellos también son héroes, porque sus historias personales quedaron indisolublemente unidas a las experiencias de la guerra que los acompañaron permanentemente luego de su regreso. Vaya a ellos nuestro cariño más cálido...

A treinta años de la contienda, creemos que es tiempo de terminar con las sesgadas visiones ideológicas de lo ocurrido. Con aciertos y con errores, se hizo todo lo posible y aún más, en las circunstancias existentes. Enfrente estuvo no solamente el adversario colonialista, sino que detrás de él estuvo el poder militar y económico más grande de aquel entonces...no podían permitir nuestra victoria.

Pero el mundo conoce desde ese entonces lo que Malvinas representan para nosotros...y más temprano que tarde nuestras aspiraciones serán satisfechas.

Es tiempo, creemos, para restañar todas las heridas y alumbrar el reconocimiento de la gesta que el pueblo todo palpita pero que la política con minúsculas pretende ignorar.

En este número especial de «La Gaceta Malvinense» hemos hecho una recopilación de artículos aparecidos en sus treinta nueve ediciones anteriores. Buscamos dar una idea del accionar de todos los que intervinieron... y creemos que la magnitud de la experiencia es posible captarla en esta recopilación de artículos que hoy les ofrecemos.

No están todas las unidades, pues eso demandaría un libro...pero sí las acciones más significativas que se desarrollaron.

Priorizamos lo actuado por las Unidades para reflejar con mayor amplitud las acciones de combate.

Veteranos...nuestros saludos más cálidos en este treinta aniversario...ustedes fueron los protagonistas de estas historias...a ustedes están dedicadas.

Un saludo particular a nuestro primer presidente, el Sr. General de División, VGM, (R), Dn. Jorge Halperín, gracias a su visión y esfuerzo AVEGUEMA es hoy un realidad.

**¡Viva la Patria!  
¡Vivan las Malvinas!  
¡Por el recuerdo de los que ya no están con nosotros!  
Por todos ustedes**

José María Maurizio  
Contraalmirante de IM, VGM (R)  
Presidente de AVEGUEMA

## Heráldica de Nuestro Emblema

Se decidió usar un distintivo cuyo significado se advierta mediante la visualización simple y directa sin la aplicación de normas heráldicas. Rodeadas por un círculo dorado se encuentran las Islas Malvinas, las que muestran los colores de la bandera, simbolizando nuestros incuestionables derechos soberanos. En ellas se desarrollaron las operaciones terrestres.

Alrededor de las islas está representado el oleaje bravío del mar austral circundante, en el que tuvieron lugar las operaciones navales. El espacio libre constituye el cielo nacional en el que operaron nuestras aeronaves.

El sol naciente detrás de las islas sim-

boliza la fe y la esperanza de que en un futuro inexorable vuelvan a su legítimo dueño, cuando éste alcance el cenit se habrá logrado su definitiva integración con la Argentina continental.

Las dos ramas de laureles al pie simbolizan el honor de aquellos que participaron en la recuperación y defensa de las Islas, entre el 2 de abril y el 14 de junio de 1982 y la gloria alcanzada por los que ofrendaron sus vidas en el Altar de la Patria y permanecen como eternos centinelas de nuestra soberanía en el mar y la turba malvinense. Entre los dos círculos concéntricos exteriores está el nombre de la Asociación y el año de la guerra.



**Propietario:**  
**Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas**

Personería Jurídica N° 805/2002

**La Gaceta Malvinense**

Título y marca N° 1954.110 (INPI)  
Prop. Intel. N° 903.222

**Director:**

CNIM VGM (R) Oscar H. OULTON

**Diagramación JARMAT**

editorial@jarmat.com.ar

**Correo de Lectores**

Cecilia SEFFINO y  
Federico QUEIREL

**Editor**

**Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas**

Uruguay 654, Piso 4° Of. 403 (1015) -  
Capital Federal  
Tel. & Fax: (011) 4373-5440

**Correo Electronico**

lagacetamalvinense@yahoo.com.ar  
Sitio Web: [www.aveguema.org.ar](http://www.aveguema.org.ar)

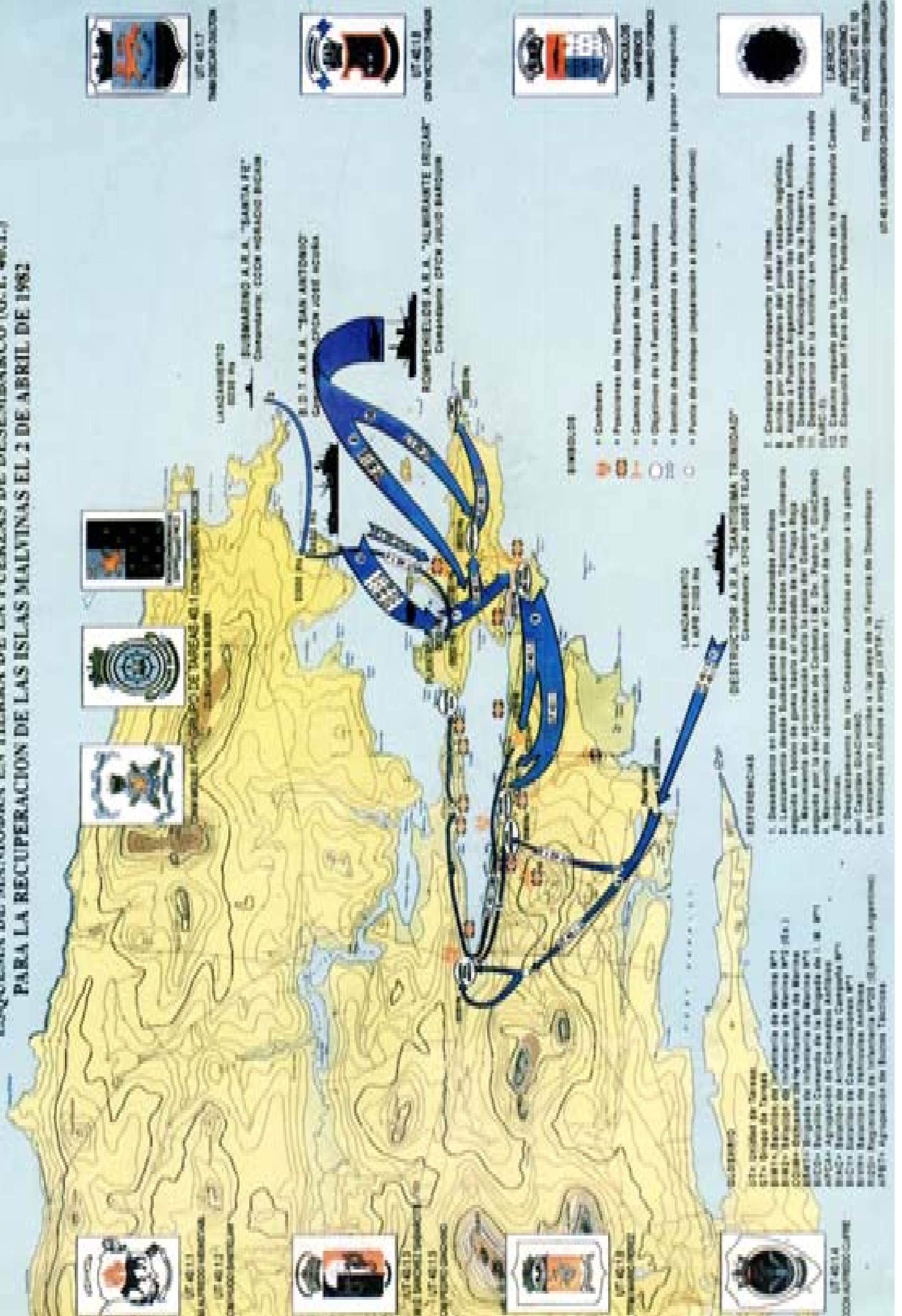
**Impreso en Mariano Mas S. A.**

e-mail: [mms@datamarkets.com](mailto:mms@datamarkets.com)

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

# REPÚBLICA ARGENTINA OPERACION ROSARIO

## ESQUEMA DE MANIOBRA EN TIERRA DE LA FUERZA DE DESEMBARCO (G.T. 40.1.) PARA LA RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS EL 2 DE ABRIL DE 1982



# Significado de la Recuperación de las Malvinas

\* *Contralmirante de Infantería de Marina Carlos Büsser*

*A medida que transcurre el tiempo, aparece como más necesario que se encare un serio y desapasionado análisis de lo que significó la decisión de recuperar las Malvinas, las Georgias del Sur y las Sandwich del Sur en 1982. Es lamentable que todavía en la Argentina no hayamos realizado esa tarea, tal vez porque la fuerza de los prejuicios y de los intereses creados para mantener vigentes los mitos y fábulas alrededor de estos hechos, es más poderosa que la de la verdad.*

## Significado esencial de la acción del 2 de abril

La recuperación de las Malvinas el 2 de abril de 1982 significó el cese de la usurpación británica que comenzara el 3 de enero de 1833. Ese día la argentina desalojó a todas las autoridades coloniales británicas y a las fuerzas militares que las respaldaban reemplazándolas por autoridades y por fuerzas militares argentinas que ejercieron el control de todo el territorio del archipiélago.

Tanto dichas autoridades coloniales como las fuerzas británicas fueron evacuadas de las islas poco después del medio día del 2 de abril y entregadas a la embajadora británica en Montevideo a las 23 de ese mismo día. Con lo que se evidenció que dichos instrumentos y símbolos del control británico habían cesado en sus funciones. No quedó en el archipiélago ningún vestigio de poder británico.

El 3 de abril se ejecutó la recuperación de las Georgias del Sur, rindiéndose las tropas británicas antes de que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas emitiera la Resolución 502 que exigía tanto a la Argentina como a Gran Bretaña «la cesación inmediata de las hostilidades». Cabe señalar que en las Georgias no había autoridad administrativa británica. Quedó allí una reducida guarnición argentina.

Las tropas argentinas que habían recuperado las Malvinas iniciaron el repliegue al continente a partir de las 14 de ese mismo 2 de abril. Hubo hombres que a las once de la noche regresaron a sus casas en Mar del Plata y en Puerto Belgrano. A las 15 del 3 de abril no quedaba en las Malvinas ninguna tropa de la Fuerza de Desembarco. El último avión que salió ese día de Puerto Argentino, y como consecuencia de una avería a reparar, lo hizo al anochecer llevando a los últimos integrantes del Estado Mayor.

A partir de ese 2 de abril la Argentina ejerció el

control y la administración de los tres archipiélagos en disputa. Debe tenerse en cuenta que el único establecimiento existente en las Sandwich del Sur era el argentino de la isla Thule.

Lo que vino después del 14 de junio de 1982 es la consecuencia de una nueva usurpación, ejercida mediante un nuevo acto de fuerza similar al de 1833, ejecutado en violación de la voluntad del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Es decir, no hay una continuidad de posesión británica desde 1833, sino que la actual usurpación tiene apenas poco más de veinte años.

## Requisitos a los que quedaba sometida la ejecución de la operación

El gobierno argentino dispuso, que la operación a estudiar, y a ser ejecutada sólo eventualmente ante el fracaso de las negociaciones que se pretendían desarrollar durante todo 1982, y nunca antes del 15 de mayo, estaría sujeta a tres requisitos de cumplimiento ineludible: 1º) Su planeamiento y ejecución se efectuaría en el máximo secreto; 2º) Si se ejecutaba la operación, ella debía terminar en pocas horas; 3º) La recuperación debía ser incruenta respecto al enemigo, lo que significaba que no hubiera muertos o heridos tanto en la dotación militar como en la población civil, y, además, no se debían registrar daños materiales. Este requisito era de cumplimiento extremadamente difícil, por la propia naturaleza del accionar de las fuerzas armadas y las características del enemigo británico.

Cuando el 26 de marzo y como consecuencia de la actitud agresiva e intransigente del gobierno de Londres debido a la operación comercial de obreros argentinos en las Georgias, el gobierno de Buenos Aires resolvió la recuperación de las islas, agregó un requisito más: la operación se podía cancelar hasta las 18.00 del día anterior al de su ejecución, que estaba previsto fuera el 1º de abril. Ello era así con la

esperanza de lograr que el Reino Unido se allanara a cambiar su actitud agresiva y a negociar.

Cabe profundizar un poco más el concepto de operación incruenta. Esto requería la adopción de innumerables medidas para asegurar que los británicos que estaban en Malvinas no sufrieran daños, aún al precio de que aumentaran los riesgos para nuestros hombres. Considérese el profundo sentido moral de ese requisito, y compárese con los de «operación incruenta» que se ha aplicado en algunas acciones militares recientes (guerra del Golfo, ataques a Irak y a Afganistán, etc.). En estos casos, también las autoridades de los países atacantes han impuesto un requisito de «cero bajas». Pero cero bajas propias, no del enemigo, al que sus fuerzas atacan con los medios más destructivos y sin contemplaciones de ninguna naturaleza, tanto contra militares como contra civiles. Esta diferencia ética tan abismal entre lo que decidía nuestro gobierno y lo que vemos que hoy hacen las grandes potencias, nos debería llevar a una profunda reflexión.

## Trabajo de los Estados Mayores.

Cuando el 26 de marzo se recibió la orden de poner en marcha la operación de recuperación de Malvinas, hubo que confeccionar los planes operativos, que sólo estaban esbozados en algunos gráficos, pero que requerían coordinaciones y ajustes. Era necesario también calcular en detalle todos los elementos logísticos indispensables para la operación, lo que incluía víveres, agua, combustibles, munición para las diferentes armas y equipos diversos. Y después de calcularlos, había que requerirlos, obtenerlos, embalarlos adecuadamente, transportarlos y estibarlos en los buques que los llevarían hasta el objetivo. Había que hacer algo más: organizar los servicios de sanidad, transporte en tierra, reparación de equipos, manejo de las relaciones con la comunidad y con las tropas británicas que se debían capturar. Todo esto significó un enorme despliegue de organización y de previsiones. Fue admirable que todo se hiciera bien, en el escaso tiempo disponible hasta la mañana del 28.

La fuerza que realizaría la operación, integrada por casi toda la Flota de Mar y una Fuerza de Desembarco de Infantería de Marina, que incluía una fracción del Regimiento 25 del Ejército, actuó a órdenes del Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, General Jorge Osvaldo García, que embarcó a bordo del destructor «Santísima Trinidad».

Lo que se acaba de describir fue posible por tres motivos. El primero radica en la alta calidad de los que integraban los estados mayores, ya fueran Jefes, Oficiales o Suboficiales. No fue necesario hacer una selección especial para ocupar los diferentes puestos. Lo hicieron los que estaban destinados en cada lugar, según los movimientos rutinarios anuales. El segundo motivo se relaciona con el elevado nivel de los integrantes de cada una de las unidades de combate que habían de intervenir, lo que era el fruto de muchos años de intenso y constante adiestramiento tanto en tierra como en el mar y en el aire. Y el tercero fue el buen funcionamiento logístico, a través de un sistema de previsiones, alistamiento, abastecimientos y servicios bien estructurado, que se practicaba permanentemente y que constituía parte inseparable de las actividades operativas de los buques de la Flota y de las unidades de Infantería de



Marina.

## Preparación del personal y del material

No fue necesario realizar una preparación especial del personal. Sólo había que ajustar, como se hacía todos los años, el funcionamiento de las dotaciones de los buques y unidades de Infantería de Marina como consecuencia de los movimientos rutinarios anuales de personal de un destino a otro. Para ello, entre los meses de febrero y marzo, cada unidad hacía un período de navegación o de campaña en el terreno a efectos de ajustar el trabajo de los recién incorporados. La única unidad que realizó un adiestramiento más intenso en esos dos meses fue la Agrupación de Comandos Anfibios, que por la índole de las tareas que se le podían asignar, requería asegurar un buen nivel de preparación física.

En cuanto al material, llámese buques, aviones, vehículos anfibios, etc. se encontraban en un adecuado alistamiento. Sólo fue necesario activar el plan de reparación anual de los vehículos anfibios a fin de que entre enero y mediados de abril se ejecutaran las tareas previstas para todo el año. Ellos se hizo sin inconvenientes, y ya para mediados de marzo la mayoría de estos vehículos estaba en perfectas condiciones operativas.

## Trabajo conjunto de las tres Fuerzas Armadas

La operación prevista incluía la intervención de una fracción del Ejército como integrante de la Fuerza de Desembarco, conformada mayoritariamente por unidades de Infantería de Marina. Esto no generó ningún problema. La Infantería de Marina siempre se adiestró en tácticas y procedimientos terrestres usando la bibliografía y reglamentos del Ejército, de modo que existía una doctrina común.

La llegada del Teniente Coronel Seineldín con una Sección del Regimiento 25 del Ejército, apenas una hora antes de embarcar, no ocasionó ningún inconveniente. Fue sencillo impartirle las órdenes operativas que debía cumplir, destacándose la profesionalidad de la mutua comprensión entre él y los integrantes de la Fuerza de Desembarco y la franqueza con la que cada uno expresó lo que creyó oportuno.

El día antes de la ejecución de la operación, fue necesario modificar los planes por tenerse conocimiento de que las autoridades y tropas británicas estaban organizando la defensa de las islas. Una de las modificaciones incluyó a las tropas que debía dirigir el Teniente Coronel Seineldín, al que en definitiva se le asignó la tarea de conquistar, asegurar y poner en condiciones operativas la pista de aviación, a efectos de que pudieran aterrizar los aviones de la Fuerza Aérea Argentina que transportarían la masa del Regimiento 25. Tan pronto la Fuerza de Desembarco llegó a tierra, se comprobó que la pista estaba interceptada con numerosos obstáculos colocados para impedir el aterrizaje de los aviones, y que ello excedía la capacidad material de los medios con que contaba Seineldín. Por ese motivo se lo reforzó con una Compañía del Batallón 2 de Infantería de Marina, la que se desempeñó a sus órdenes sin problemas ni inconvenientes. Terminada la tarea, restituyó la Compañía a la Fuerza de Desembarco y pidió y recibió una nueva misión. Como se ve, hubo una fluida relación de mando y de cooperación entre los hombres del Ejército y de la Armada tendiente a resolver la posesión de la pista donde debían aterrizar los aviones de la Fuerza Aérea Argentina. Trabajamos ese día como si nos hubiéramos adiestrado juntos toda la vida.

## Todo funcionó bien

Durante la operación de recuperación de Malvinas todo funcionó bien. Los inconvenientes e imprevistos se resolvieron prontamente en cada escalón. Todo se ejecutó como estaba planeado, tanto el embarco de las tropas en los vehículos anfibios como su desplazamiento hacia la playa bajo el control de oficiales navales, la marcha en tierra de las distintas fracciones, las comunicaciones entre ellas o la forma en que se solucionaron algunas fallas de equipos, el movimiento nocturno de los comandos anfibios y buzos tácticos y el cumplimiento de sus misiones, el comportamiento de la tropa cuando recibió un intenso fuego del enemigo a la entrada a la localidad y el comienzo de las tareas planificadas de control de la población.

## Comportamiento del personal

Los integrantes de las fuerza argentinas evidenciaron una conducta ejemplar en relación con la población y las tropas británicas que se rindieron. No hubo un solo acto de descontrol o de violencia contra ninguna persona. No hubo pillaje. Las tropas tenían orden expresa de no entrar a ninguna residencia privada y la cumplieron a rajatabla. El 3 de abril, mientras soldados argentinos esperaban en Ross Road para reembarcarse en el «Cabo San Antonio», fueron invitados por algunas familias a entrar en sus casas a tomar una taza de te. Pidieron autorización a sus superiores para hacerlo, y ante la negativa, las propias dueñas de casa les llevaron la taza de te ofrecida hasta sus vehículos anfibios. Había comenzado a generarse una relación cordial y de respeto mutuo. Esta conducta de nuestros soldados se prolongó a lo largo de todo el conflicto.

Al gobernador y a sus auxiliares se les permitió hacer sus equipajes y se los trasladó en avión, con sus familias, hasta Montevideo. Los soldados británicos que tenían sus elementos personales en el cuartel capturado por los comandos anfibios, fueron llevados hasta allí, a cargo de tropas del Regimiento 25, para que recogieran sus pertenencias y prepararan sus valijas, que llevaron consigo de regreso. Para aquellos soldados que alojaban en casas de familia en la localidad, y teniendo en cuenta la escasez de tiempo para que hicieran una tarea similar, dado que el vuelo que abordarían tenía hora prevista para decolar, se dieron indicaciones a los propietarios de las casas para que prepararan los equipajes y los colocaran en la puerta de las viviendas a fin de que un camión los recogiera y los llevara hasta el aeropuerto. Así se hizo y no hubo ninguna queja de nadie. Había dos soldados que tenían familia en las Malvinas, esposa e hijos pequeños. Se les dio indicaciones a las señoras para que prepararan sus elementos personales y se las envió al aeropuerto, desde donde partieron sin inconvenientes junto con los soldados jefes de familia. Todos ellos fueron entregados a la embajadora británica en Montevideo a las once de la noche del 2 de abril.

Esto que se acaba de describir es un hecho casi insólito en la historia militar. Una guarnición militar y autoridades civiles desplazadas por una fuerza militar, a las que se les dan facilidades para que se lleven sus familias y todos sus efectos personales, sin que se les pierda un alfiler y sin que sufran un solo acto descomedido, es totalmente infrecuente.

¿Cómo fue posible que esto ocurriera? Independientemente de que se impartieron órdenes en ese sentido, el trato entre los soldados argentinos que controlaron las tareas de evacuación y los británicos que partían fue excelente y resultado de las conductas individuales correctas de cada uno de nuestros hombres, que mostraron una hidalguía admirable. Cosa que, por supuesto, las autoridades británicas jamás reconocerían ni permitirían que se divulgara después. Y esta conducta tan hidalga, por mucha disciplina que hubiera en nuestras tropas, -y la había-, no hubiera sido posible si ellos, todos ellos, soldados, suboficia-



les y oficiales no hubieran tenidos desde sus hogares argentinos, la formación moral básica que los llevó a comportarse en esa forma. Esto también debería ser motivo de una profunda reflexión para todos los argentinos, que en estos momentos que estamos viviendo, parecemos descreer de la formación y calidad moral de nuestro pueblo. No nos debemos dejar engañar por las apariencias de un sistema político y económico que sólo muestra a lo peor de la sociedad.

## El Capitán Giachino

El Capitán Giachino fue el primer soldado argentino caído en las acciones de recuperación de las islas Malvinas y por esa circunstancia es conocido. Pero debe profundizarse en los hechos para comprender exactamente el valor de su accionar y por qué razones se lo debe recordar, respetar y reconocer.

El requisito más importante impuesto a la operación militar era el de que resultara incruenta respecto a la población civil y la guarnición británica. Dado que la recuperación se realizaría mediante fuerzas militares, que usan armas, y que la consecuencia necesaria de ese uso es que resulten muertos, heridos y daños, era indispensable lograr la rendición de los británicos antes de que comenzara o se generalizara el combate. Por lo tanto, todo el plan de la operación se estructuró con ese objetivo.

Había una circunstancia adicional a considerar: el enemigo estaba constituido por tropas y autoridades británicas. Los británicos no se rinden si no pueden demostrar, a su regreso a Gran Bretaña, que han combatido bravamente. Y la forma que tienen para demostrarlo es evidenciar haber sufrido muchas bajas y haber causado muchas bajas al enemigo. El pueblo británico rechaza implacablemente a todo aquel que regresa derrotado y no puede demostrar que luchó con valor y hasta el límite de sus posibilidades. En definitiva, los soldados británicos le tienen más miedo a la condena de su sociedad al regreso a casa que a las balas del enemigo mientras pelean. A este enemigo había que hacerlo rendir sin causarle bajas. Como se ve, tarea nada sencilla.

La misión asignada al Capitán Giachino y sus hombres consistía en capturar al Gobernador británico en su domicilio, y si ello no era posible, someterlo a tal grado de presión por medio de las armas, que su voluntad de pelear y resistir se derrumbara.

Giachino junto con sus hombres, después de desembarcar con un mar tormentoso durante la noche y de desplazarse por casi diez kilómetros en plena oscuridad, rodeó la casa, intimó la rendición del gobernador y al no lograrla, comenzó un intenso fuego sobre la parte superior de las ventanas del edificio con el objeto de no causar bajas entre las personas que estaban en su interior. En ese momento el gobernador sabía que las tropas argentinas habían capturado el cuartel de la guarnición militar británica situado hacia el Oeste, habían desembarcado hacia el Este en la playa próxima al aeropuerto, donde también se observaban movimientos de helicópteros, ocupaban la localidad con numerosos vehículos anfibios que recorrían todas las calles, mientras la tropa que rodeaba su casa y le hacía fuego, provenía desde el Sur. El elemento que lo llevó a rendirse fue el fuego que recibía su propia oficina, de tal intensidad que lo obligó, durante un largo lapso, a tirarse en el suelo debajo de su escritorio, como lo muestra una película británica realizada después de la guerra. En ese momento su voluntad de pelear se quebró, y pidió hablar con los argentinos. No se rindió ante Giachino y sus hombres porque éste ya estaba herido y no podía negociar. Ese es el motivo principal de la rendición del Gobernador británico antes de que el combate se generalizara, con lo que se evitó ocasionar bajas a los civiles y militares británicos y se cumplió acabadamente la misión impuesta.

Si bien los británicos y en especial los habitantes de las Malvinas nunca lo reconocerán, el arrojo de Giachino fue el elemento determinante de que ellos no sufrieran bajas. La conducta de este jefe lo eleva al grupo más selecto de nuestros héroes. Su coraje, su empuje, su decisión y liderazgo fueron los elementos determinantes de la rendición británica y como consecuencia, de la victoria tal como se quería lograr y como se produjo. Pudimos decir que habíamos alcanzado una victoria incruenta merced a que Giachino arriesgó y entregó su vida para ello. Ese es el significado de su acción. Esa es la trascendencia de su legado. Eso lo convirtió en un héroe y no meramente en la primera baja de la guerra.

### Reacción popular en la Argentina

La noticia de la recuperación de las Malvinas se conoció en nuestro país en las primeras horas de la mañana del 2 de abril. Poco después numerosas personas se fueron reuniendo en la Plaza de Mayo, lugar que parece tener una atracción magnética sobre nosotros ya que allí concurrimos ante cada evento trascendente. Pero lo mismo ocurrió en todas las plazas de las ciudades y localidades del interior. Los argentinos de todas las ideologías, edades, y niveles culturales estaban unidos, como nunca lo habían estado, tras el hecho reivindicatorio.

Esta fue una explosión de auténticos sentimientos patrióticos. Y como es frecuente, los oportunistas de turno se sumaron al festejo. Rápidamente los dirigentes políticos, que por la situación institucional de la Argentina, eran claros opositores al gobierno nacional, comenzaron a manifestar su apoyo incondicional a lo hecho. Fue conocida la manifestación de Alfonsín, que el mismo 2 de abril dijo «Este hecho militar tiene el respaldo de todo el país. Es una reivindicación histórica que tiene el asentimiento y la unanimidad de los argentinos», mientras Menem decía «Las fuerzas armadas se hicieron eco del clamor popular y siguieron los lineamientos del reclamo: recu-



2 de abril de 1982, izamiento en Malvinas del Pabellón Nacional luego de 133 años de usurpación

perar las islas e izar el pabellón celeste y blanco.» Después de la derrota, ambos cambiarían su discurso. Y los medios de comunicación masiva, diarios, revistas, radios, televisoras también entraron en la vorágine de marcar su acuerdo y exaltar lo hecho durante el éxito inicial. Cuando llegó la hora de la derrota, ellos se ocuparon de criticar todo y pretendieron señalar que en alguna forma habían estado en desacuerdo con lo realizado.

Pero hay algo que es constante y permanente: el sentimiento malvinero de las personas comunes, que no tienen prensa, que se manifiestan en forma individual, cuyas expresiones no se difunden, -más bien se las oculta-, pero que se manifiestan en cada oportunidad en que tienen ocasión de hablar de este tema.

### Lección para los británicos

La recuperación militar de las islas Malvinas y las Georgias del Sur dejó a Gran Bretaña una serie de conclusiones fundamentales que han condicionado su conducta, desde ese momento, con relación a las islas.

Cuando llegó el momento de la derrota militar argentina, ocurrió algo absolutamente infrecuente en la historia británica. Gran Bretaña, cada vez que entra en guerra y triunfa, es implacable en la victoria. Exige al vencido mucho más de lo que pretendía al comienzo de las hostilidades. En esta oportunidad su victoria fue tan mezquina y por tan escaso margen, que tuvo que conformarse con la ocupación del territorio que habíamos recuperado el 2 de abril. No logró ninguna concesión del gobierno argentino, no consiguió el reconocimiento del derecho de autodeterminación de los isleños, no nos pudo imponer compensaciones de ninguna naturaleza, ni siquiera logró una modesta declaración de cese de hostilidades, que tanto necesitaba. La Argentina no se rindió el 14 de junio de 1982.

Ahora sabe que nunca podrá dejar la atenta vigilancia y defensa de esos territorios usurpados, en tanto los argentinos persistan en su voluntad de recuperación. Esa es la causa de los esfuerzos de desmalvinización que realiza desde 1982, felizmente, con un éxito relativo aunque no despreciable. Ha conseguido el manejo en nuestro país de medios de comunicación masiva que le permiten difundir noticias e ideas en su favor, pero no ha logrado arrancar del corazón y de la mente de la masa del pueblo argentino la convicción de la justicia de nuestro reclamo y la voluntad de recuperación. Pero su accionar es persistente y con objetivos muy claros.

Incurrir en elevados costos para mantener su estructura defensiva en las Malvinas, que incluye tropas, aviones, buques de guerra, etc. los que debe costear con el presupuesto nacional británico, ya que los ingresos por cobro de permisos de pesca sólo alcanzan para solventar los gastos administrativos corrientes de las islas.

El Reino Unido sabe que hoy la Argentina no está en condiciones de realizar una operación militar contra las islas, lo cual podría hacer pensar en el retiro de los elementos defensivos tan onerosos. ¿Por qué no lo hace? La razón es sencilla. Ningún gobierno, ni laborista ni conservador, se atrevería a arriesgarse a que como consecuencia de levantar sus medidas defensivas, algunos argentinos, aún en forma privada como ya se hizo alguna vez, pudieran recuperar, aunque fuera transitoriamente, alguna parte de las islas.

Y esa es la tremenda hipoteca que han heredado del 2 de abril de 1982.

### Lección para los argentinos

La operación de recuperar las Malvinas se pudo realizar en tan poco tiempo desde que se impartió el orden hasta que se la ejecutó, debido a que se conjugaron varias circunstancias. En primer lugar, una elevada capacidad profesional de los que realizaron las tareas de planeamiento, unida a un fuerte espíritu de equipo generado no sólo por las características de los participantes, sino por la naturaleza de lo que significaba la tarea.

Esas circunstancias se mantienen en la actualidad. Si bien nuestras fuerzas armadas están sometidas a carencias increíbles provocadas por la ignorancia e irresponsabilidad de nuestra clase política, mantienen su espíritu y un buen nivel de capacitación de sus cuadros. Y la motivación que genera la cuestión de las Malvinas sigue teniendo la misma fuerza que tenía en 1982.

Los británicos saben de nuestra firmeza espiritual y convicción en la justicia del reclamo. Contra su esfuerzo desmalvinizador, debemos extremar nuestra voluntad malvinizadora y evidenciarla cada día y en cada circunstancia.

### El futuro

Debemos estar atentos para neutralizar u oponernos a las intenciones que maneja el gobierno británico de otorgar autodeterminación a los isleños, a los amagues para organizar en las islas algún tipo de paraíso fiscal o de cualquier otro recurso que le permita aliviar sus gastos. Seguiremos viendo el lamentable espectáculo de argentinos, mejor dicho de personas nacidas en la Argentina, que trabajarán a favor del interés británico y que harán propuestas y actividades en ese sentido.

Las islas usurpadas serán recuperadas inexorablemente si mantenemos firme nuestro reclamo y nuestra voluntad de recuperación. Debemos hacer que Gran Bretaña adquiera la permanente convicción de que tendremos la firmeza y la paciencia necesarias para sostener nuestra actitud, y que ello les generará costos insostenibles a largo plazo.

\* El autor de la nota se desempeñó como Comandante de la Fuerza de Desembarco, el 2 de abril de 1982. Es socio activo de nuestra entidad.

# Arenga del Comandante de la Fuerza de Desembarco Horas Antes de Lanzarse la Operación Rosario

Contraalmirante IM Carlos Alberto Büsser.  
En navegación. ARA «Cabo San Antonio».  
1º de abril de 1982 a las 18:30 horas.



Contraalmirante Carlos Büsser  
Comandante de la Fuerza de Desembarco  
Operación «ROSARIO»

Soy el Comandante de la Fuerza de Desembarco, integrada por los efectivos de Infantería de Marina y del Ejército Argentino embarcados en este buque, de algunas fracciones a bordo del destructor «Santísima Trinidad» y del rompehielos «Almirante Irizar» y de los Buzos Tácticos embarcados en el submarino «Santa Fe».

Nuestra misión es la de desembarcar en las Islas Malvinas y desalojar a las fuerzas militares y a las autoridades británicas que se encuentran en ellas. Eso es lo que vamos a hacer. El destino ha querido que seamos nosotros los encargados de reparar estos casi 150 años de usurpación.

En esas islas vamos a encontrar una población con la que debemos tener un trato especial. Son habitantes del territorio argentino y por lo tanto deben ser tratados como lo son todos los que viven en Argentina.

Ustedes deberán respetar estrictamente la propiedad y la integridad de todas las personas. No entrarán a ninguna residencia privada si no es necesario por razones de combate. Respetarán a las mujeres, a los niños y a los hombres.

Serán duros con el enemigo, pero corteses, respetuosos y amables con la población de nuestro territorio, a los que debemos proteger. Si alguien incurre en violación, robo o pillaje, le aplicaré en forma inmediata la pena máxima. No dudo que el coraje, el honor y la capacitación de todos ustedes nos darán la victoria.

Durante mucho tiempo hemos estado adiestrando nuestros músculos y preparando nuestras mentes y nuestros corazones para el momento supremo de enfrentar al enemigo. Ese momento ha llegado. Mañana ustedes serán los vencedores. Mañana mostraremos al mundo una fuerza argentina valerosa en la guerra y generosa en la victoria.

¡QUE DIOS LOS PROTEJA!

AHORA DIRÁN CONMIGO: ¡¡¡ VIVA LA PATRIA !!!

## Informativo N° 2

### A TODOS LOS VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS:

Los próximos días 2 y 3 de Abril de 2012, se cumplirán 30 años de las Operaciones de recuperación de las Islas Malvinas y Georgias del Sur. Es una excelente oportunidad para que todos los veteranos del conflicto de Malvinas nos reunamos para conmemorar esta importante fecha.

Los veteranos de las Operaciones Rosario y Georgias del Sur, responsables de la recuperación de las Islas para la soberanía nacional, hemos considerado necesario que esta fecha no transcurra en silencio como lo ha sido hasta ahora en los últimos años.

Es por eso que hemos organizado una **ceremonia conmemorativa el día 2 de abril de 2012, a las 1700 hs. en la Plaza Irlanda** (Ángel Gallardo 2100) de la Ciudad de Buenos Aires, no solo para honrar a aquellos que ofrendaron lo más preciado que tenían, su propia vida, sino a todos aquellos que durante el conflicto sufrieron los sacrificios, penurias y horrores de los 74 días de lucha.

Por ello invitamos a participar a todos los veteranos de todas las Fuerzas Armadas, de Seguridad, Policiales, de la Marina Mercante, del Escuadrón Fénix, de organismos civiles y a todos aquellos que de alguna forma han participado en la recuperación y defensa de las Islas.

Habrá un lugar específico para los veteranos de cada Unidad o Fuerza intervinientes con el objeto de facilitar el encuentro con viejos Camaradas, como también para los demás participantes.

Asimismo invitamos a toda la ciudadanía que deseen adherirse a la conmemoración de este hito de nuestra Historia contemporánea.

**La concentración para la ceremonia será a 1600 horas.** Los invitados serán guiados por los organizadores para su ubicación.

Próximamente les haremos llegar mayores detalles. Se solicita difundir esta información.

Carlos Alberto Büsser  
Contraalmirante de IM VGM (RE)  
Comandante de la Fuerza de Desembarco en la Operación Rosario





## Regimiento de Infantería Mecanizada 25 - Chubut

*El Regimiento de Infantería N° 25, una de las mejores unidades de nuestro Ejército, participó de la guerra desde su inicio ya que una parte del mismo integró el operativo anfibio que recuperó las islas el 2 de abril de 1982. En esa oportunidad el Jefe del Regimiento desembarcó entre las primeras olas de desembarco sobre Puerto Argentino y otras fracciones de su Unidad fueron enviadas a la zona de Darwin donde izaron el pabellón argentino luego de casi 150 años de usurpación británica.*

### Breve reseña histórica



Por Superior Resolución Inserta en Boletín Militar Secreto Nro. 1, de fecha 28 de septiembre de 1943, el Presidente de la Nación decreta la creación del Regimiento de Infantería 25 Motorizado Reforzado dependiente del Comando de la Agrupación Patagonia, siendo su primer asiento provisorio en la localidad de Las Heras provincia de Santa Cruz.

Con fecha 14 octubre de 1943 y por Superior Resolución Inserta en Boletín Militar Secreto Nro. 2, se decreta que a partir del 15 de diciembre de 1943 se fija como asiento del Regimiento 25 la localidad de Puerto Deseado. Posteriormente con fecha 31 de agosto de 1944 se fija como asiento definitivo de la Unidad en la localidad de Colonia Sarmiento, provincia del Chubut.

Dando cumplimiento a este decreto el 19 de marzo de 1945 se traslada el primer contingente por tierra, llegando a destino el 22 de marzo, el resto de la Unidad es trasladada por mar llegando a Comodoro Rivadavia el 25 del mismo mes, y por tren hasta Sarmiento llegando en horas de la tarde del 26 de marzo 1945, finalizando así el traslado de la Unidad, y siendo su primer Jefe fue el Teniente Coronel DAVID LAVORI.

En el año 1965 pasa a denominarse Regimiento de Infantería 25. Desde entonces, muchos fueron los hechos memorables que jalaron la historia de este Regimiento.



*Formación de los veteranos de la Unidad*

Participó en el Operativo Independencia en la provincia de Tucumán.

En 1982, año en que quedó grabado en la historia contemporánea nacional, el entonces Regimiento de Infantería 25, tuvo la responsabilidad y el honor de ser la primera Unidad del Ejército Argentino en pisar el añorado suelo malvinense, en el marco de la Operación «Virgen del Rosario».

Muestra de ello son las 5 condecoraciones que orgullosamente luce nuestra Bandera de Guerra.

- ✕ El Ejército Argentino a la Campaña de Malvinas 1982.
- ✕ El Gobierno de la Provincia de Santa Fe a la Bandera que combatió en el Atlántico Sur.
- ✕ La Ciudad de Sarmiento a la primera Unidad del Ejército Argentino que recuperara las Islas Malvinas.
- ✕ Homenaje del Gobierno de la Provincia del Chubut a la primera Unidad que pisó las Islas Malvinas.

✕ La Honorable Cámara de Diputados de la Nación al Regimiento de Infantería Mecanizado 25.

### Acciones del Regimiento durante el conflicto con el Reino Unido de Gran Bretaña

Los setenta y cuatro días de campaña no transcurrieron en vano, y al final de la misma, las bajas sufridas por la Unidad fueron una clara muestra del esfuerzo de la misma puesto en el cumplimiento de la misión.

#### Defensa de la altura 234

Esta misión fue encomendada al Subteniente Reyes, jefe de la Sección Apoyo de la Compañía «C», cuyo jefe era el Teniente 1ro Esteban.

Detectada la presencia naval enemiga en el Estrecho de San Carlos y su posterior desembarco, se inicia una tenaz defensa de la posición y posterior repliegue que se prolongaría por 24 días.

Simultáneamente, el resto de la Subunidad también cumpliría con su misión de observación y posterior defensa de la posición, la que también, ante la manifiesta superioridad enemiga, realizó un repliegue de similares características al ejecutado por la Sección Apoyo, que finalizaría en Puerto Argentino.

#### Combate de Darwin

El 28 de mayo a las 06:00 hs inicia su ataque la 1/C/RI 25 «Bote», a cargo del Teniente Estévez, con la misión de aliviar la presión sobre la Compañía «A» del RI 12 y recomponer la primera línea. No solamente cumple la misión sino que pese a estar gravemente herido, regl el fuego de artillería e informa permanentemente de la situación que se vive. En esas circunstancias es herido nuevamente, pero esta vez ofrendando su vida.

El Cabo Mario Castro releva a su jefe haciéndose cargo de la radio hasta que es herido de muerte, siendo el Soldado Clase 62 Fabricio Carrascal, quién asume la responsabilidad, corriendo la misma suerte que sus heroicos jefes. La acción logra desorganizar al enemigo que interrumpe el ataque y comienza a replegarse, y en la que también pierden la vida los Soldados Clase 62 Zabala y Giraud.

A las 10:30 hs se inicia un contraataque a cargo de la 2/C/RI 25, a cargo del Subteniente Gómez Centurión. Una patrulla adelantada observa a una compañía enemiga avanzando en dirección contraria lo que permite organizar una emboscada. Ante su desfavorable posición, el enemigo pide una capitulación, siendo el Jefe de Batallón, Teniente Coronel Jones, quién se adelanta con el fusil en alto. Ante la negativa del oficial argentino a las condiciones impuestas por aquél, se reinicia el combate siendo muerto en la acción el jefe inglés, perdiendo la vida heroicamente el Encargado de Sección Sargento Ismael García, y los soldados Austin y Allende. Horas después sería recuperado el Cabo Fernández, a través de las líneas enemigas. También pierden la vida en esta acción: Cabo Miguel Ángel Ávila; Cabo Héctor Rubén Oviedo; Soldado Ramón Ángel Cabrera; Soldado José Honorio Ortega.

**Las pérdidas sufridas por el enemigo en esta operación fueron las siguientes:**

- 12 Bajas de personal (muertos y heridos).



*Condecoración de la Bandera de Guerra de la Unidad*





*Teniente Coronel Mohamed Ali Seineldin, Jefe del RIMec. 25 en Malvinas*

- 2 Helicópteros Gazelle derribados.
- 1 Helicóptero Sea King destruido en tierra.
- 1 Helicóptero Gazelle averiado.

El desigual combate y tres días de penoso repliegue, no serían motivo para doblegar la voluntad de nuestros hombres que horas después estarían dispuestos a cumplir una nueva misión en Goose Green.

### Defensa de la posición «Virgen de las Victorias»

Esta misión primaria de la Unidad, se cumplió heroica y eficientemente, a lo largo de un mes y medio de combates, recibiendo fuego terrestre, aéreo y naval del enemigo.

Una patrulla de la Unidad destacada en Monte Low, al norte de la posición del aeropuerto, detecta el 1º de mayo la presencia de tres buques ingleses que se disponían a bombardear la pista. La novedad es transmitida al Comando de Puerto Argentino. A posteriori, las tres naves fueron atacadas por aviones de la Fuerza Aérea Argentina, en la única acción de ataque a buques enemigos visible desde la posición ocupada por la unidad.

La pista del aeropuerto permaneció operable durante los 74 días, no obstante las 130 Tn. de explosivos arrojados por el enemigo.

Los héroes de esa desigual contienda fueron posteriormente condecorados por la fuerza y la Nación, según el siguiente detalle:

### Personal fallecido

#### Medalla «La Nación Argentina al heroico valor en combate»

Teniente Roberto Néstor Estévez.

#### Medalla «La Nación Argentina al valor en combate»

Sargento Sergio Ismael García.  
Cabo Mario Rodolfo Castro.  
Soldado Fabricio Edgard Carrascul.

#### Medalla «La Nación Argentina al muerto en combate»

Cabo Héctor Rubén Oviedo.  
Cabo Miguel Ángel Ávila.  
Soldado Horacio Lorenzo Giraud.  
Soldado Ramón Ángel Cabrera.  
Soldado Ricardo Andrés Austin.  
Soldado José Honorio Ortega.  
Soldado Arnaldo Enrique Zabala.  
Soldado José Luis Allende.

### Por acciones en combate

#### Medalla «Cruz la Nación Argentina al heroico valor en combate»

Subteniente Juan José Gómez Centurión.

#### Medalla «La Nación Argentina al valor en combate»

Teniente 1ro Carlos Daniel Esteban.  
Subteniente Oscar Roberto Reyes.  
Cabo Hugo Omar Godoy.  
Medalla «Herido en combate»  
Cabo Emilio Gabriel Martín.

Soldado Miguel Ángel Canyaso.  
Soldado Roberto Blas Arguello.  
Soldado Héctor Daniel Cepeda.  
Soldado Carlos Alberto Moyano.  
Soldado Víctor Hugo Inmenson.  
Soldado Daniel Alejandro Ambrogio.  
Soldado Santos Arce.  
Soldado Eduardo Antonio Ávila.  
Soldado José Luis Bracamonte.  
Soldado Roger Javier Campagnoli.  
Soldado Armando Raúl Orellana.  
Soldado Sergio Daniel Rodríguez.  
Soldado Orlando Javier Rufino.  
Medalla «Al mérito militar»  
Soldado Domingo Víctor Alamo.  
Medalla «Al esfuerzo y la abnegación»  
AOR Diego Leonardo Morano.  
AOR Jorge Osvaldo Testoni.  
Soldado Jorge Omar Ledesma.  
Soldado Norberto René Aime.

Otro hecho destacable por la Unidad en Malvinas está referido a que no se entregó la Bandera de Guerra al enemigo. Antes de la rendición, el Jefe de Regimiento ordenó cortar los soles y la moharra que fueron traídas al Regimiento entre la ropa de los soldados. El resto de la Bandera quedó enterrada cerca de las posiciones que el Regimiento ocupara en el aeropuerto.

En un cofre se encuentran los soles y la moharra cortadas por el entonces Cabo Primero Patricio Almirón y guardadas en el interior de una «Campera Douvet».

La Unidad cuenta con una Sala Histórica, la cual atesora recuerdos imborrables de aquella Gloriosa Gesta, la misma forma parte del circuito turístico de la localidad de asiento de la misma.



*Desfile de los Veteranos del RIMec. 25*



*Placa descubierta en 2011 en homenaje a quien fuera el Jefe de la Unidad durante el conflicto*



# Defensa y Caída de Darwin-Pradera del Ganso

\* Coronel (R) VGM Ítalo Piaggi

Luego de la visita del entonces Comandante en Jefe del Ejército a Malvinas, el 22 de abril de 1982, se ordenó la asignación de la IIIª Brigada de Infantería a los efectivos que operaban en las Islas. La Gran Unidad de Combate se trasladó apresuradamente no logrando el pasaje de parte de su personal y material a partir del 1 de mayo, debido al inicio de la batalla y estrechamiento del cerco y bloqueo. El Regimiento 12 de Infantería (RI 12), se vio privado de gran parte de su personal y también de sus medios, materiales de combate y apoyo de fuego de nivel subunidad y unidad que fueran remitidos el 24 Abril a Pto. Deseado para su embarque y movimiento marítimo a las Islas

Entre el 24 y el 25 de abril arriba el RI 12 después de quince días de marchas y contramarchas desde su asiento de paz en Mercedes - Corrientes hasta la Patagonia austral.

El 25 de abril la Unidad recibe la orden de marchar a pie (80 Km) para ocupar una posición en la zona de Darwin, recibiendo solo un restringido apoyo de camiones hasta la punta de camino distante a 15 Km del punto final de marcha y a partir del día 27 limitado apoyo de helicópteros para el transporte de personal. El 30 de abril comienzan a arribar a Darwin los primeros efectivos, recibiendo el primer ataque aéreo el 1 de mayo a las 0830 horas.

En el lugar se encontraban la Compañía C del Regimiento de Infantería Mecanizado 25 (C/RIMec 25) y la Base Aérea Militar (BAM) Cóndor de la FAA que se había instalado posteriormente

La ubicación de esta unidad en el lugar obedecía en orden de importancia a las siguientes prioridades:

- a) Reserva helitransportada del Comando Conjunto Guarnición Malvinas (ejecución de contraataques con apoyo de los elementos de Pto Argentino)
- b) Empleo ante eventuales desembarcos en lugares no cubiertos
- c) Aseguramiento del Istmo como conexión física entre los efectivos de Gran Malvina y Pto Argentino
- d) Seguridad adicional a la BAM Cóndor
- e) Control de la población

Para ello era necesario contar con adecuada superioridad aérea local, disponibilidad de helicópteros, completamiento del personal y material de la unidad, apoyo logístico e inteligencia oportuna. Como se verá más adelante esto no fue posible por lo que la unidad solo pudo defender como pudo y con lo que tuvo el istmo de Darwin

El 13 de mayo se debió segregar la C/RIMec 25 (Equipo de Combate «Güemes») destacada como elemento de seguridad a San Carlos, y el 24 de mayo se rescataron dos cañones 105 mm, que eran transportados en el GC PNA Iguazú, conjuntamente con su dotación ya que la nave había sufrido un ataque de la aviación inglesa y encallado 17Km a Este de Pradera del Ganso. Durante la noche de ese día remolcado por el transporte Forrest arribó el navío Monsumen, que también había sido atacado y dañado

seriamente por una fragata inglesa 20 Km al SE de Darwin.

El 23 de mayo la Fuerza de Tareas (FT) «Mercedes», así denominados los efectivos del Ejército que allí operaban, contaba con los siguientes elementos:

RI 12: 439 hombres (faltaba la Compañía B completa que había quedado en Mte. Kent, constituyendo el Equipo de Combate Solari, reserva de la Agr. Ej Puerto Argentino) y una Sección de Apoyo destacada en San Carlos con la C/RIMec 25(-) (+) (EC Güemes), C/RIMec 25(-): 78 hombres; Grupo de Ingenieros: 11 Hombres; 3 Piezas de artillería del Grupo de Artillería Aerotransportado 4 (GA-Aerot 4): 45 hombres; una 3ra Sección de la Compañía C del Regimiento de Infantería 8 (3/C/RI 8): 37 hombres. La BAM «Cóndor» (202 efectivos con una Compañía de Defensa de la base), que no integraba la FT Mercedes» y no estaba bajo su control operacional; ésta tenía agregada una Sección de Artillería de Defensa Aérea del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (GADA 601) (33 hombres) y su función era la seguridad y operación de la pista de aterrizaje.

De los efectivos indicados solo se desempeñaban como elementos de combate cercano (Infantería 280 hombres, el resto del RI 12 hasta completar los 439 constituían personal de los servicios, comunicaciones y apoyo de fuego. La C/RIMec 25 se encontraba reducida en un 50 % debido al personal enviado a San Carlos y la 3/C/RI 8 disponía de 37 hombres

El dispositivo de defensa se encontraba sobre extendido, con la Compañía A (+) al N cubriendo un frente de 1,5 Km, y la Compañía C al S, con un frente de 3Km, la distancia entre ambas (flancos) de 9 Km, era cubierta en algunos sectores por la 3/C/RI 8, flanco Izq, la Reserva con una Sec de la C/RIMec 25, flanco Der, el PC de la FT en Pradera del Ganso

El 24 de mayo se recibió una orden del Cdo BRI III que imponía adelantar la posición de las subunidades del N y S 2 Km en ambas direcciones para cubrir mas efectivamente el acceso al Istmo de Darwin, lo cual suponía abandonar los trabajos que durante veinte



días se habían realizado con una gran precariedad de medios para iniciar otros similares.

El 26 de mayo mientras se realizaban las tareas emergentes de la orden anterior, se intensificaron los ataques diurnos y nocturnos por parte del enemigo, el Cdo de la Br I III (Agrupación Litoral) imparte una nueva orden que imponía la ejecución de dos acciones de exploración en fuerza, con efectivos de una compañía hacía las estribaciones ubicadas al NO, N y NE a fin de rechazar efectivos ingleses que pudieran estar reuniéndose en dichas zonas, (Ejecución noche del 26 y 27 de mayo). Nuevamente 1ª Ca A que se encontraba al N debió realizar esta operación, obviamente sin saber que horas más tarde enfrentaría el ataque de un poderoso batallón de paracaidistas inglés.

## Cronología de los acontecimientos (Relato Del Jefe FT «Mercedes»)

### 27 de Mayo: Situación general de la Fuerza de Tareas

El plan de defensa vigente hasta el 26 de Mayo preveía defender la localidad y la BAM con la masa de los efectivos en primera línea, manteniendo como reserva una sección de tiradores. La línea a no ceder estaba delineada por el límite perimetral de la planta urbana de Pradera del Ganso y debía defenderse a toda costa después de combatir en sucesivas posiciones de retardo. El apoyo de fuego lo materializaba los pocos medios disponibles agregados a los elementos de primera línea y los fuegos terrestres bajo control de la BAM «Cóndor».

A partir del 27 de Mayo, como se expresara en la introducción, se amplía el dispositivo y se agrega la ejecución de patrullaje en los sectores Norte y Sur, fuegos de artillería de hostigamiento y ataques de desarticulación al Norte. El apoyo de fuego a cargo de las piezas de la batería A del Grupo de Artillería 4, recién llegadas.

#### ENEMIGO

- ⇒ El enemigo tiene completa libertad de acción, medios e información completa para ejecutar el plan que crea más adecuado. El ataque es inminente.
- ⇒ Además de sus fuegos orgánicos, contará con ilimitado apoyo de fuego naval, desde el Norte y Noroeste; de artillería de campaña por el Noreste y aéreo, sin restricciones (domina el espacio aéreo de las islas) de transporte y ataque que necesite.
- ⇒ El ataque principal debe esperarse del Norte y el Noreste. Puede haber acciones complementarias desde el Sudeste (helitransportadas o anfibas) sobre Darwin y Pra-

### Batalla de Pradera del Ganso

Fecha	27-29 de mayo de 1982
Lugar	Istmo de Darwin (Isla Soledad)
Resultado	Victoria británica

#### BELIGERANTES

2º Bat. de Para. y fuerzas de apoyo	Fuerza de Tareas Mercedes
-------------------------------------	---------------------------

#### COMANDANTES

Tte Cnel <u>Herbert Jones</u> (muerto en acción)	Teniente Coronel <u>Ítalo Piaggi</u>
--	--------------------------------------

#### FUERZAS EN COMBATE

1 batallón de paracaidistas,	1 regimiento de Infantería (disminuido),
1 batería de artillería,	1 batería de artillería,
destacamentos de misiles «Milán» y «Blowpipe»,	1 batería antiaérea,
1 compañía de Royal Marines como reserva,	1 compañía de infantería (reserva).
fuego naval de la fragata HMS Arrow.	

#### BAJAS

17 muertos y 64 heridos (fuente)	35 muertos y 145 heridos
----------------------------------	--------------------------

dera del Ganso, y desde el Norte, sobre Boca House.

→ No deben descartarse acciones del Sur o Sudeste (transporte naval no localizado).

0800 hs – La Sección Exploración ya está desplegada 3 km al Norte de la primera línea. Adelantamos las avanzadas de combate de la Compañía A a la zona Low Pass-Burnside House.

1000/45hs – Ruido de combate en Low Pass. La Sec Exploración (al N) informa haber entrado en contacto con el enemigo. Aprecia que hay combate en el estrecho San Carlos, al Norte de donde se halla. Intensa actividad aérea enemiga. Varias alertas rojas (Alarma de ataque aéreo).

1130/1150 hs – Ataque aéreo enemigo a las posiciones (Compañía A y Batería de Artillería (-)) desde tres direcciones, y en cuatro oportunidades, con bombas, ametralladoras y granadas Beluga (Proyectil que una vez explotado en tierra desparrama minas antipersonales). Nuestro fuego derriba un avión (a confirmar).

1240 hs – Ruido intenso de combate en la zona ocupada por la Sección Exploración. El Jefe de la Compañía A no tiene con qué establecer contacto radial (por carencia de medios del nivel jefe de compañía hacia abajo la comunicación radioeléctrica era imposible). Nuevo ataque aéreo: sin novedad. La Sección se encuentra desplegada por patrullas en un frente de 1 km al Norte de Camilla Creek. Su jefe, el Teniente Carlos Morales, con una patrulla de cinco hombres, es atacado por una sección de tiradores enemiga. Combate. Helicópteros ingleses flanquean la patrulla y desembarcan personal a retaguardia.

1400 hs – La patrulla está cercada, con tres heridos graves. Caen prisioneros. Fuego de la Compañía A sobre las avenidas enemigas de aproximación. El cañón de 105 mm, apuntado por el ánima de su tubo (no tiene aparato de puntería), dispara en dirección a Puerto Sussex. El resto del día la Compañía A sigue sin hacer contacto con el enemigo ni fracciones de la Sección Exploración.

2150 hs – El Comando de BR I III me ordena ejecutar el ataque previsto en la orden 507 (exploración en fuerza). Será corto, con especial atención al Norte y al Sur. Patrullas a los flancos. Informo sobre la situación y solicito autorización para dejar sin efecto el ataque. Se concede.

2230 hs – Realizamos fuego de hostigamiento sobre el Punto Acotado 402 (altura Este de Sussex Mountain) con 2 piezas de artillería adelantadas.

2250 hs – Cañoneo naval y de artillería de campaña sobre la Compañía A. Combate intenso en la zona de la Sección Exploración. No hay información. Iluminación del sector con bengalas. El fuego sobre la Compañía A adquiere, por momentos,

carácter de fuegos de preparación (para el ataque).

## 28 de Mayo

0100 hs – Fuego de morteros y artillería naval sobre el sector Norte desde dirección Punto 402 y Grant Ham Hound, respectivamente. Ordeno suspender los fuegos de hostigamiento y el repliegue de la artillería, so pena de perderla, y de la Compañía A, que debían atacar Monte Cantera.

0230 hs – La infantería enemiga ataca a la Compañía A. Las avanzadas de combate (fracciones de seguridad adelantadas para brindar alerta temprana y velar el dispositivo principal), fuertemente presionadas, inician su repliegue combatiendo. Se aprecia que han sido rodeadas y sobrepasadas, aunque se escucha ruido de combate al Norte de la primera línea.

La posición de la Compañía A es batida por fuego masivo de morteros y armas automáticas. Alargue de los fuegos navales enemigos a la profundidad de la posición. El ataque tiene dirección Sussex – Camilla Creek. Se combate duramente. La artillería, morteros 81 y el mortero 120, disparan sobre la retaguardia del ataque, pero sin eficacia; carecen de aparatos de puntería nocturna. La falta de comunicaciones internas impide transmitir pedidos y la dirección eficaz de los fuegos, que queda a cargo del criterio de los Jefes de Sección, los que sólo manejan información confusa de la situación. Combatimos a ciegas, en la densa oscuridad de la noche de las islas.

0245 hs – Avanzadas de combate en repliegue, combatiendo. Fuego de morteros. Se informa al comando superior. La Compañía A, en su límite anterior, recibe a los efectivos en repliegue de la Sección Exploración que se han sustraído y de las avanzadas de combate que, pérdidas y bajo fuego, no llegan por los sectores previstos. Confusión. Jefe de Compañía, oficial y cuadros restablecen el orden, evitando el pánico y descalabro de la posición.

0300 hs – La Compañía A combate con orden de no ceder, se ejecuta apoyo de artillería propia. La falta de comunicación impide precisar el combate de las fracciones menores. Cede el sector Oeste. El Teniente Primero Manresa, Jefe de la Compañía A, con el Jefe del Grupo Comando y un Grupo de Tiradores contraataca; se combate a distancias próximas. El frente es reconstruido. Incrementos notables en los fuegos enemigos.

0330 hs – Importante penetración en el sector Oeste de la Compañía A. Repliegue a la primera línea de retardo de esa subunidad). Se realiza combatiendo a distancias próximas. El Jefe de Compañía pierde el contacto. La Sección Apoyo (1 mortero 120, 2 de 81 y un cañón sin retroceso), sobrepasada por los tiradores y sin municiones, se re-

pliega combatiendo a distancias cortas con la infantería enemiga. Las armas pesadas son abandonadas por falta de transporte; puedo entenderlo en el caso del 120 y el cañón. Los morteros de 81 debieron ser recuperados a brazo. No se hizo, perdimos 2 piezas fundamentales de nuestro más que escaso apoyo de fuego.

0730 hs – Ordeno alistarse a la reserva (Sección Tiradores de la Compañía C del RI-Mec 25, a órdenes del Teniente Roberto Néstor Estévez) y contraatacar hacia el Noroeste para aliviar la presión sobre la Compañía A y re-

constituir la primera línea. Ataca la Sección Reserva, combatiendo contra fuerzas superiores a su frente y flancos. Estévez, gravemente herido, regla el fuego de la artillería propia, que bate con eficacia el avance inglés, ocasionando fuertes bajas. En agonía el Teniente, ordena al Cabo Mario Rodolfo Castro seguir dirigiendo el fuego. El Suboficial cumple la orden hasta sacrificar su vida. Lo releva, por propia iniciativa, el Soldado Fabricio Edgard Carrascull; también entrega su vida en la misión. El contraataque logra detener y desorganizar la ofensiva inglesa. La Sección Reserva mantiene su posición. El enemigo inicia bruscamente un repliegue.

0830 hs – La Compañía A cuenta con menos del 50 % de sus efectivos. El jefe reorganiza la posición. Hay personal extraviado, disperso, o que abandonó el combate replégándose sobre la localidad. Disminuye la presión enemiga sobre la posición. La artillería propia bate con eficacia las líneas enemigas. El Jefe de la Sección Apoyo de la Compañía A, Subteniente Marcelo Colombo, en repliegue, encuentra en una posición de la base aérea, en las cercanías de la pista, dos morteros 81 y cantidad de munición. Toma posición y abre el fuego al Norte de la primera línea.

0900 hs – Evolucionan dos Pucará en ataque a una concentración de artillería antiaérea en Camilla Creek. El Comando de Brigada requiere demarcar el límite más adelantado de nuestras tropas para facilitar una misión aérea de apoyo directo. Se ofrece el Sargento Primero Juan Carlos Coelho, Jefe del Grupo Comando de la Compañía A. Por su intermedio, transmito órdenes al Jefe de la Compañía, para la reorganización de su sector. Cumpliendo su misión, el Sargento Primero es herido de gravedad. Completó, de todos modos, su labor.

La Batería (-) del GA 4 mantiene el régimen de fuego; sabe que sus



cañones son los únicos elementos que pueden gravitar en el combate. Su Jefe, Teniente Primero Carlos Alberto Chanampa, sus oficiales y suboficiales, cargan personalmente los cañones, algunos con sus brazos flagelados por quemaduras y heridas.

Ataque propio de dos aviones Aeromacchi (Armada) a dos fragatas emplazadas en el estrecho de San Carlos que cañonean nuestro sector Norte. Se retiran. Dos aviones Pucará concurren en apoyo directo de la defensa con bombas y ametralladoras. Baten a la infantería enemiga.

0930 hs – Pausa del ataque. Se mantiene contacto con el enemigo. Las fracciones más adelantadas están aferradas por fuego de morteros. El resto, en repliegue. La Compañía A y la Sección Reserva del Regimiento 25, con bajas numerosas, han consumido el 60 % de la munición que disponían.

## Evolución de la situación en el Sur del dispositivo. (27 / 28 May 82)

### 27 de Mayo

2200 hs – La Compañía C del Regimiento 12, en Bodie Creek Bridge, no ha sido atacada. Fuego naval esporádico en el sector, sin novedad. Las Avanzadas no comprueban la presencia del enemigo. Sí, helicópteros sobre Scott Island, al Este. Su Jefe, Teniente Primero Ramón Duaso Fernández, mantiene especial atención al Oeste, ante un posible desembarco enemigo en Yeguada Rincón- Saladero. No hay contacto con la patrulla del Sargento Primero Berdugo.

### 28 de Mayo

0800 hs – La Compañía C se repliega por mi orden, sin contacto con el

enemigo, a posiciones de retardo al Sur de Pradera del Ganso, previendo segregar una Sección de Tiradores para reforzar el sector Norte. Esto se ejecuta a las 0930 hs. En Puerto Argentino, se agregan a la Sección de Tiradores del EC «Guemes», recuperada en Douglas Paddock, personal de las Compañías Comando y Servicios que todavía no habían sido transportadas por el «gotero», desde el 28 de Abril. Esas últimas fracciones del Regimiento siguen «desnudas como estaban». ¿Para qué me sirven...?

0930 hs – Vuelo con medios aéreos del Ejército. Arriban a la zona de Pradera del Ganso y son desembarcados 8 Km al Sudeste del dispositivo.

1000 hs – Los helicópteros, piloteados por el Capitán Swendsen y el Teniente Florio, bajo fuego, descienden en Pradera del Ganso, cargan heridos y los transportan a Puerto Argentino. El EC «Guemes», siempre a órdenes del Teniente Primero Esteban, es batido por fuego de artillería en la zona de desembarco (al Nordeste de Bodie Creek Bridge); despliega y avanza hacia Pradera del Ganso....8 km a campo abierto.

1020 hs – El Teniente Primero se me presenta en la localidad. Le impongo una misión: organizará una posición de recibimiento inmediatamente al Este del muelle, continuando la línea de la posición de la península.

### Situación general de la FT «M» (continuación)

1000 hs – Situación general: estabilizada- La pausa de combate desde las 0930 horas, permite el reabastecimiento y redistribución de munición, así como la evacuación parcial de muertos y heridos. Mientras la artillería enemiga bate esporádicamente todas las posiciones, la nuestra lo hace sobre las concen-

traciones de infantería enemiga hacia el Norte. La infantería enemiga, en repliegue, ha minado el terreno para impedir el avance propio.

1030 hs – Resuelvo un contraataque para bloquear una penetración enemiga al Este de Monte Darwin que amenaza por retaguardia la posición Norte. Se alista la Segunda Sección de la Compañía C del RI 25, a cargo del Subteniente Gómez Centurión.

1100 hs – Avanza desplegada con sus grupos en formación de cuña. Alcanza las alturas 2 km al Norte de Pradera del Ganso, bajo fuego de artillería. Destaca patrullas a Darwin que comprueban que dos secciones enemigas avanzan en columna sobre camino eludiendo los campos minados, cuya ubicación es evidente que conocen (información de Hardcastle).

El tercer Grupo ocupa posiciones al Este del camino. El resto de la Sección en desfilada. Fuego sobre la columna enemiga. Una parte de la tropa inglesa se adelanta a la carrera. Los que avanzan son batidos por el fuego del primero y segundo Grupo. Hay bajas. Ametralladoras enemigas abren fuego desde las alturas al Oeste de Carcass Bay. Suspensión repentina de los fuegos ingleses. El Subteniente Gómez Centurión ordena a su vez alto el fuego. Un grupo inglés se adelanta a la primera línea de sus efectivos. Un hombre continúa su avance hacia la posición argentina. Se adelanta Gómez Centurión.

Se identifica como el Teniente Coronel Jones, Jefe del 2do Batallón de Paracaidistas y requiere la rendición de la fracción argentina, asegurando su vida. El Subteniente responde negativamente e informa que ordenará la reapertura del fuego. Vuelve a su posición. Recibe fuego y observa a Jones en posición de tiro. Abre fuego y ve caer al jefe enemigo. Se combate con suma violencia. Fuego de ametralladoras. El Jefe de Sección ordena al Sargento Sergio García y a los Soldados Ricardo Austin y José Allende rodear y atacar esas armas para silenciarlas. En avance son batidos y ofrendan sus vidas. Se ordena repliegue; el tercer grupo a sus órdenes, como retaguardia. Cae herido el Cabo Fernández; transporte es imposible; se lo deja a cubierto. La Sección arriba a líneas propias. El fuego eficaz de nuestros morteros obliga al repliegue enemigo a Carcass Bay. La Sección ha tenido 7 muertos (3 suboficiales y 4 soldados) y 13 heridos; más del 50 % de sus efectivos. Ocasiónó bajas, no precisadas, al enemigo.



Esa noche, Gómez Centurión con dos voluntarios, se infiltra en las líneas inglesas y rescata al Cabo Fernández.

### El ataque final

1150 hs – Un Pucará destruye dos helicópteros británicos que evolucionaban sobre Darwin. Su piloto es el Teniente (FAA) Címbaro.

1217 hs – El Comandante de la IIIª Brigada, requiere, información sobre: tropas adelantadas, enemigo en contacto y blancos a batir. Informo: interrumpido el contacto al Norte, trato de reconstruir el límite anterior; presencia enemiga en la profundidad del sector Norte, más allá de la línea general Laguna Sur de Carcass Bay y prolongación Nordeste.; allí no hay personal propio salvo bajas, prisioneros o extraviados. La magnitud actual enemiga es imprecisa, un batallón reforzado. Evolucionan helicópteros en gran cantidad, se refuerzan. El Comandante me ordena el alistamiento para iniciar la persecución, a orden. Replico, con fundamentos la imposibilidad de cumplir esa orden y que es mi intención estabilizar el límite anterior del campo principal de combate, si puedo.

1230 hs – Intenso fuego naval, de artillería y de morteros, el enemigo, reabastecido, reorganizado y reforzado, reinicia su ataque. El centro de gravedad son las posiciones de la Sección del Subteniente Aliaga (del RI 8) emplazada en Boca House. También presiona sobre Cerro Darwin (Compañía A y de Servicios del RI 12). Lanzan dos compañías reforzadas. Por el centro del istmo atacan efectivos menores. El Subteniente Aliaga es herido de consideración. En una hora la Sección es cercada y penetrada. Sin poder romper el cerco, cesa el combate. Continuado el ataque, caen las posiciones de la Compañía Servicios (solo fusileros).

Ataque similar en Cerro Darwin y envuelve la posición por el Este (entre el cerro y el mar) saturándola con fuego de artillería y morteros. Nuestros cañones baten las

fracciones enemigas. Se rechaza el primer asalto inglés combatiendo a distancias próximas. Embate con morteros de 60 y misiles Milán. Se destacan el Subteniente Ernesto Peluffo y el Cabo Cocinero Gerardo Bordón. Rechazan el ataque al sector. Peluffo, herido en la cabeza, ordena el repliegue y decide permanecer en la posición; el personal no acepta la orden y lo evacua por la fuerza.

La Compañía A, por mi orden, ejecuta repliegue general a la segunda línea de retardo, en los accesos a Ganso Verde. A esa hora se solicita al Comando el urgente abastecimiento de munición de artillería. El pedido no será satisfecho

1230 hs – Ataque de una PAC (patrulla aérea de combate) de Sea Harriers a todo el dispositivo. Aplasta especialmente el sector próximo a mi puesto de comando.

1340 hs – Situación difícil en la primera línea. El enemigo en contacto, 1000 metros al Norte de Pradera del Ganso. La BAM me informa de una concentración enemiga, 3 km al Norte, en avance. Informo al comando que en el repliegue de la Compañía A se perdieron sus armas pesadas. Me responde que viene apoyo aéreo.

1415 hs – Pierdo contacto radial con Puerto Argentino. Se combate a 1000 m. Fuego de artillería, morteros y cañones sobre el linde de Pradera del Ganso. Continúo intentando reorganizar el límite anterior a pesar de la insostenible presión de los fuegos enemigos... ¡Dios, no tenemos capacidad de respuesta...!

1425 hs – Requero apoyo aéreo directo; urgente. Enemigo en avance, con apoyo de todos los fuegos. El Comando me interroga sobre si se combate en la localidad. Informo que no. ¿Y los civiles?

Respondo que se hallan en el Ayuntamiento sin novedad- Fuego intenso. La línea más adelantada de la propia tropa se halla en la prolongación al Oeste del límite Norte de la península y caserío de Pradera del Ganso. La BAM me informa que tres Pucará han despegado en misión de apoyo, con bombas.

1630 hs – Fuegos automáticos y de



morteros sobre el puesto de comando. El enemigo no se ha presentado todavía por el Sur; la Compañía C en máxima alerta. Combate en distancias cercanas. Se quema la documentación. Todas las piezas antiaéreas y de mortero fuera de servicio. Se va a combatir en la localidad. Muchas bajas. Enemigo de magnitud en avance. Dos horas después del requerimiento de apoyo, los Pucará atacan las formaciones de infantería enemigas.

1636 hs – Un Pucará reitera su suicida pasada de ataque a la infantería enemiga. Estalla en el aire en el límite Oeste de Ganso Verde y se pierde en el mar. Saludo militarmente, rindiendo honores al piloto, en dirección al punto de impacto. Una escuadrilla enemiga nos ataca con bombas y ametralladoras.

1710 hs – Fuego de todas las armas sobre la posición. Se mantiene el fuego de apoyo de las tres piezas artilleras Otto Melara de 105mm, que tienen sus cañones casi al rojo vivo. Ataque de los Pucará. Resultado negativo. Dos aviones son derribados. La FAA ha cumplido heroicas misiones de apoyo aéreo con los IA-58 Pucará (FAA) en el día:

1730 hs – Evolución de helicópteros propios. Desembarcan efectivos 5 km al Sudoeste de Pradera del Ganso. Fuego de artillería y morteros enemigos sobre el sector. No podemos comunicarnos con la Ca B (EC «Solari»), que proviene de Monte Kent donde había quedado como Reserva de la Agrupación Pto Argentino para coordinar su ingreso por el Sur, aun no cercado por el enemigo. Alerto a la Compañía C del RI 12 (posiciones Sur del dispositivo): ingresarán después del anochecer, imposible antes. Muy tarde... los esperaba esta mañana y armados hasta los dientes. Muchas bajas. Agotamiento. No está aún organizada la defensa del caserío a mi gusto. El nivel de instrucción del personal no lo capacita para un combate eficaz en el mismo. El Comandante de Brigada me expresa su orientación: «Interrupción del combate y repliegue de la FT en dirección al puente Sur de Pradera del Ganso (Bodie Creek Bridge) y marcha al Sudeste para rescate por vía marítima o helitransportada. Resuelva e informe.»

1745 hs – Ataques aéreos enemigos, sucesivos, sobre las posiciones de

la artillería, mi puesto de comando y el sector Norte. Al Norte del caserío, la 2da Sección de la C del RI 25 se repliega combatiendo. Ataque enemigo reforzado con efectivos equivalentes a una compañía y fuego pesado. Este ataque cerca la posición argentina. Hay bajas. En una hora el sector está en poder inglés.

En el sector Sur, una compañía enemiga reforzada se infiltra por el Noroeste y flanquea a la Compañía C del RI 12, la ataca desde el Oeste y el Sur sobrepasa posiciones en el sector Noroeste (línea a no ceder) y cae en desfilada sobre la retaguardia de su flanco derecho. Algunas fracciones son cercadas y pierden contacto. Fuego de artillería, morteros y ametralladoras sobre la zona perimetral de Pradera del Ganso. Fuegos navales esporádicos.

1800 hs – El combate se encarniza. Fuego terrestre sobre el Puesto de Comando. Son las últimas luces. Fuegos finales de protección de la línea a no ceder; los cañones del 601 Antiaéreo en fuego terrestre baten a la infantería enemiga en avance. La Batería (-) del GA Aerot 4 usa sus cañones casi verticales (son obuses), sobre fracciones inglesas localizadas a 600/800 metros delante de la línea a no ceder. Todas las posiciones argentinas son aplastadas con ametralladoras, morteros y artillería.

1810 hs – Dos ataques aéreos enemigos sobre los puestos de comando y posiciones de la Sec ADA del GADA 601 a tan baja altura que no vacilo en vaciar furiosamente mi pistola 9 mm sobre uno de ellos. Los cañones de 35 mm son destruidos, así como los radares de la central de tiro. Se pierde contacto con la Compañía A, la Sección del Subteniente Aliaga del RI 8 y fracciones de la Compañía C del RI 12.

1825 hs – La 1ra Sección de la Compañía C del RI 12 (Subteniente Aldao) ha sido cercada. El Teniente Primero Chanampa, Jefe de la Batería, me solicita autorización para suspender los fuegos de apoyo directo; ya no tiene seguridad de no estar haciéndolo sobre las propias posiciones. Ordeno que concentre su fuego sobre las avenidas del enemigo en la profundidad de su dispositivo. Helicópteros enemigos evolucionan al Oeste de la posición Norte, sobre la costa: disparamos sin poder precisar eficacia

1915 hs – Análisis del curso de acción propuesto por la Brigada. Resuelvo no ejecutarlo. Imposible interrumpir el combate en contacto con el enemigo a distancias cortas y casi cercado. De lograrlo, iniciado el movimiento al Sur, el enemigo puede tomar contramedidas que estoy imposibilitado de neutralizar. El final es sólo uno: aniquilamiento.

1945 hs – Se restablece el contacto radial con Puerto Argentino, perdido durante 30 minutos.

1940 hs – Se presente en mi comando el Subteniente Aldao (Jefe de la 1ra Sección de la Compañía C). Me informa que los ingleses se replegaron parcialmente en el sector, mirando el terreno, para reorganizarse. Aprecia el efectivo enemigo en el lugar, en una compañía reforzada.

1945 hs – Fuegos de reglaje de artillería naval sobre el caserío; alista fuegos nocturnos para el ataque final o destruir la posición. Es poco probable que arriesguen la vida de un solo infante en un ataque al caserío, no vale la pena; con los fuegos alcanza para nuestra destrucción y aniquilamiento.

2000 hs – Noche cerrada, con nieblas. Disminución en la actividad de combate enemiga. Fuegos esporádicos de morteros y artillería ingleses y de fusilería de ambas partes. Se mantiene la línea a no ceder. Imparto nuevas misiones a personal de cuadros para encuadrar a los dispersos, extraviados o sustraídos de sus mandos. La Sección Comunicaciones intenta el contacto con los sectores Norte y Oeste. No hay respuesta. En el Puesto de Socorro se siguen recibiendo heridos, algunos en estado desesperante. La evacuación aérea es imposible. Alerta máxima en el perímetro de la península Darwin ante la posibilidad de un ataque desde el mar (Choiseul Sound).

2045 hs – Reunión en el Comando de la BAM. Expongo la situación y mi evaluación de las operaciones en desarrollo y las que sea posible emprender. Incluyo información sobre lo propuesto por el Comando de Brigada para el repliegue al Sur y mi resolución negativa. El jefe de la BAM, Vicecomodoro Pedrozo propone emplear, para reforzar los sectores Norte y Oeste de la línea, a la compañía C o a la B (EC «Solari») del RI 12. Comunico mi negativa fundamentando mi resolución.

Surge la gravedad del cuadro general, incrementada por la perspectiva de un combate nocturno en el caserío, con la población civil concentrada. Expongo clara y firmemente mi oposición a continuar la lucha dentro del caserío. La reunión es tensa. Remato mi personal actitud: si la evolución del combate y/o el comando superior no arbitra medidas y medios para revertir la situación o no justifica la continuación del combate, resolveré el cese del fuego.

Del análisis surge una variante válida: ganar tiempo para organizar mejor la defensa y prepararnos para morir combatiendo si operacionalmente sirve para algo... o recibo la orden de resistir. Así lo pienso y lo expreso; así se resuelve.

2115 hs – Radioconversación con los mandos de Puerto Argentino: el Brigadier Castellanos ordena a Pedrozo atender a la radioconversación del Comandante Br I III General Parada conmigo y que proceda conforme con lo que aquél ordene. Expongo aspectos de si-

tuación de personal, táctica, de primera línea y su refuerzo, de apoyo de fuego, limitaciones para un combate en localidades y mi resolución de no ejecutar la interrupción del combate y repliegue y sus fundamentos. Propongo resistir en la posición en tanto la lucha no signifique un estéril sacrificio de vidas. Comparte y aprueba mi resolución. Solicito me comunique operaciones previstas para revertir la situación u operaciones en desarrollo que justifiquen el mantenimiento de la posición y por cuanto tiempo (me refiero a la «operación principal» que menciona pero no aclara la orden Nro 507). Respuesta negativa.

2145 hs – Regreso con el Mayor Frontera a mi Comando. Ordeno la reunión de la Plana Mayor y jefaturas de elementos, incluyendo al Comandante del buque «Monsumen», Teniente de Navío Gopcevic Canevari y requerimientos de información para actualizar y completar el cuadro de situación.

2150 hs – Sin contacto con el EC «Solari». Situación de combate estabilizada. Fuego esporádico de artillería y morteros enemigos, así como de armas automáticas y de fusilería de ambas partes. En reunión, requiero informes. La fortaleza del sector Norte es una «tela de cebolla» de 600 metros: dos secciones de Tiradores de la Compañía C del RI 25 y la sección Reserva de la Compañía C del RI 12 empeñada en el sector. La Compañía A ha sido aniquilada o capturada por los británicos. Proporciono a los mandos elementos de juicio que desconocen y un breve resumen: «Estamos solos».

2210 hs – Se presenta en el Puesto de Comando el Jefe de una Patrulla del EC «Solari». Se imparten órdenes para el ingreso al dispositivo y su constitución como reserva de la posición.

2230 hs – La Plana Mayor trabaja para completar la información. Es tenso y nervioso el trajinar en el Puesto de Comando. Equipamiento con que llega el EC «Solari»: están «desnudos»: confirmo su incapacidad para combatir.

### Capacidad más probable del enemigo

Destruir masivamente o aniquilar la posición mediante el empleo sin limitaciones de todos los fuegos terrestres, aéreos y navales de que dispone.

2245 hs – Sin contacto con el EC «Solari». Situación general sin variantes. Reunión de comandos. Completo el cuadro de situación general de la guarnición.

### 29 de Mayo

0030 hs – Considerando que, a partir de una manifestación personalizada de cada uno respecto de mi resolución pudiera surgir una solución táctica que permitiera la continuación de la lucha y dar tiempo



La Compañía C del Regimiento 25 con sus jefes (de izq. a der.: Teniente Esteban, Teniente Estévez, Subteniente Gómez Centurión y Subteniente Reyes)



Panorama de la Escuela de Darwin desde el norte, y mas atrás, Pradera del Ganso - Abril de 1982

a una reacción de Puerto Argentino, requiero su exposición. Mi balance de las exposiciones personales es negativo.

Resuelvo formalmente el cese del fuego y rendición de la Guarnición Darwin-Pradera del Ganso 1150 Arenga a las tropas antes de formalizarse la capitulación

La FT «MERCEDES» ha combatido en defensa de la soberanía territorial de la Nación. Sus hombres han cumplido esa misión más allá de su efectiva y real capacidad de combate, con los medios que las circunstancias y contingencias de la guerra posibilitaron poner a su disposición.

Ha sido batida por la superioridad de la fuerza y medios de un enemigo profesional, entrenado y equipado para combatir en cualquier tea-

tro de operaciones de la Tierra. La derrota de las armas no puede ni debe significar la quiebra moral del soldado ni del espíritu de cuerpo que anima al conjunto, como tampoco la sagrada vigencia de nuestra causa; ella perdurará en el tiempo, cualquiera fuere el resultado final de la guerra.

Si la situación operacional o las órdenes de los mandos superiores lo hubiesen exigido, aun imposibilitada de continuar la lucha, la Fuerza de Tareas habría seguido combatiendo hasta verter la sangre de su último hombre. Pongo a Dios por testigo.

Dejo para mí, sin delegar ni compartir con comando alguno, la responsabilidad última de haber resuelto el cese del fuego y la rendi-

ción de la guarnición, cualesquiera fuesen las consecuencias. No asmiré jamás, la resultante de las condiciones y carencias inverosímiles del poder de combate con que se debió enfrentar al enemigo en el cumplimiento de la misión.

Felicito a todos y cada uno por el espíritu de sacrificio, abnegación, valor y sentido del deber manifestados en el curso de la campaña y en combate que, aun en caliente – no disipado el humo de la batalla, permaneciendo aun los cuerpos de nuestros hombres y los del enemigo en el campo, han merecido el reconocimiento de los mandos británicos.

Un abrazo. Dios os guarde.

Tcnl Ítalo A Piagi  
Jefe RI 12

### Epilogo

Finalizaba así el primer combate terrestre de envergadura de la campaña. La descripción cronológica de por si nos habla de su dureza; se combatió de noche y de día. Como en toda circunstancia durante la guerra hubo comportamientos de excepción, normales y criticables. Entre los primeros merecen destacarse entre otros al Teniente Estévez, admirado por sus subalternos por sus condiciones de liderazgo, Baste señalar que en oportunidad de recibir la orden de empeño de su fracción reserva, agradeció al Jefe de Regimiento la oportunidad que le brindaba al destacarlo con sus hombres para resolver una situación crítica. Igual comporta-

miento tuvieron sus subalternos Cabo 1ro Carrascul y Soldado Castro, muertos heroicamente en combate.

**Muertos en combate: 35**  
**Heridos en combate: 145**

### Personal Condecorado y Distinguido

#### Cruz La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate

Tte Estévez, Roberto Néstor (P.M.)  
Subtite Gómez Centurión, Juan José  
Cabo 1º Baruzzo, Roberto Basilio

#### Medalla La Nación Argentina al Valor en Combate

Tte Primero Esteban, Carlos Daniel  
Tte Primero Chanampa, Carlos Alberto  
Subteniente Reyes, Oscar Roberto  
Subteniente Peluffo, Ernesto  
Sargento Primero Coelho; Juan Carlos  
Sargento Primero Rivas, José  
Sargento Moreno Miguel Alfredo  
Cabo Bordón Genaro  
Cabo Castro; Mario Rodolfo (P. M.)  
Cabo Godoy, Hugo Osmar  
S/C 63 Carrascul, Fabricio Edgar (P. M.)  
S/C 62 Pegoraro; Avelino N. César (P. M.)  
S/C 62 Reinaldi Héctor  
S/C 62 Sánchez, Roque Evaristo (P. M.)  
S/C 62 Saucedo Pedro Ramón  
S/C 63 Sulín Rodolfo

\* Durante la guerra como Teniente Coronel se desempeñó como Jefe del Regimiento de Infantería 12. (FT Mercedes). En la actualidad es socio activo de nuestra entidad.



## La Defensa Antiaérea en Malvinas

### Una pista demasiado importante

\* General de Brigada (R) Héctor Lubín Arias

**Sin lugar a dudas, destruir o al menos inutilizar la única pista de aterrizaje que podían emplear nuestros aviones, habría sido sumamente rentable para el enemigo británico.**

**Si esa situación se hubiese dado, el aislamiento de la Guarnición Malvinas habría sido total quizás desde el primer día de operaciones. El único débil cordón umbilical que unía a las Islas con el Continente estaba materializado por los vuelos de C-130 y eventualmente por el arribo de algún Buque Hospital, medios más que insuficientes para el apoyo logístico que se requería.**

¿Cuánto tiempo puede resistir una Fuerza compuesta por algo más de dos brigadas sin recibir ningún tipo de abastecimiento, excepto los efectos que en forma muy limitada podrían aerolanzarse?

Recordemos que el mar alrededor de las Islas estaba claramente en poder del enemigo y que el espacio aéreo sobre las mismas sólo podía ser alcanzado por nuestros aviones de combate con base en el Continente luego de un gran esfuerzo que les restaba autonomía para disputar el dominio de ese espacio a los Harriers.

A pesar de esa desfavorable situación estratégico operacional, desde el 1ro de mayo hasta el 14 de junio, se llevaron a cabo 33 vuelos de C-130 que transportaron aproximadamente 450 Ton de carga, que incluyó 2 cañones «SOFMA» de 155 mm, un Director de Tiro «Skyguard», un grupo electrógeno de Radar de Vigilancia y otros efectos

importantes, además de la Compañía Comandos 602, recientemente movilizada. En los vuelos de regreso su pudo evacuar hacia hospitales del Continente alrededor de 260 heridos.

Si bien esta encomiable tarea de nuestros aviones de transporte no alcanzó a cubrir todas las necesidades de la Defensa, fue fundamental para prolongar la heroica resistencia, y fue posible gracias a que la pista se mantuvo operable hasta la batalla final.

El último vuelo de Hércules (el TC-65) despegó de la Base Aérea Militar Malvinas el día domingo 13 de junio a las 20.35 hs con 72 pasajeros a bordo, muchos de ellos heridos.<sup>1</sup>

A esa misma hora los británicos habían desatado un intenso fuego de preparación para el ataque que se iniciaría una hora después sobre las posiciones del Regimiento de Infantería Mecanizado 7 «Cnel. Conde» y del Batallón de Infantería de Marina 5.

Volviendo al inicio de las operaciones, se recordará que el sábado 1ro de mayo el enemigo intentó la destrucción de la pista de la Base Aérea Militar Malvinas mediante el maratónico raid de un bombardero Vulcan procedente de la Isla Ascensión<sup>2</sup>

Ese avión que, para cumplir su misión recorrió 10.800 Km. de ida y vuelta, lanzó, desde una distancia fuera del alcance de nuestras armas antiaéreas, 21 bombas de 500 Kg., de las cuales sólo una impactó en un borde de la pista. El resto barrió toda la zona adyacente provocando muertos entre el personal de tropa de la FAA y daños materiales menores. Para tener una idea del poder de dichas bombas cabe señalar que producían cráteres de más de 5 Mts de diámetro por 4 a 5 Mts de profundidad. Sin embargo la pista continuó operable.

No es tarea sencilla destruir un objetivo de este tipo cuando está de-

fendido con armas antiaéreas eficaces, por ello al fracasar el primer ataque, lanzaron sus Sea Harriers en incursiones a muy baja altura para completar la misión.

La tripulación del Vulcan que había atacado a las 04.35 hs, posiblemente no pudo informar con seguridad sobre la presencia o no de artillería antiaérea en el objetivo, pero los Harriers

1 Este último Hércules aterrizó el 13 de junio a la noche en Malvinas, transportando el cuarto cañón «SOFMA» de 155 mm que ya no pudo ser empleado por la Defensa. Quedó en el Aeropuerto. Fue casi un milagro que el avión pudiera regresar al Continente sin ser abatido por los Harriers.

2 El bombardero era el Vulcan XM607 del Escuadrón 101 de la RAF que en su vuelo de 15 hs fue abastecido de combustible 17 veces por aviones cisterna Víctor K2. Se trataba de la mayor operación de bombardeo realizada por la RAF desde el bombardeo de Alemania en la II GM. («Una cara de la moneda» de Paul Hedí y Magnus Linklater. Ed Hispanoamérica 1983)

que atacaron a las 08.15hs y 09.05 hs, fueron recibidos por un intenso fuego de cañones de 35, 30 y 20 mm y misiles Tiger Cat.

Los Harriers eran el principal componente del sistema de defensa aérea de la Task Force y por lo tanto su Comandante no estaba dispuesto a arriesgarlos. Empleados como caza interceptora, estos versátiles cazabombarderos dominaban el espacio aéreo sobre las Islas, volando en parejas (Patrullas Aéreas de Combate), constituyendo la primera capa del poderoso escudo de defensa aérea del enemigo.<sup>3</sup>

A los 28 Sea Harriers de la Royal Navy que arribaron al TO en los Portaaviones «Invencible» y «Hermes» se sumaron luego a mediados del mes de mayo 14 Harriers G-R3 de la Real Fuerza Aérea, que eran lógicamente más aptos para el apoyo directo a las fuerzas terrestres que finalmente desembarcaron el 21 de ese mes a la madrugada.

A su vez, el sistema de defensa aérea (DA) de la guarnición argentina fue organizado alrededor de un Centro de Información y Control (CIC) de la FAA, cuya función era recibir los informes proporcionados por el subsistema de alarma (Radares de Vigilancia y Red de Observadores del Aire) y transmitirlo a los medios activos de la Defensa (Puesto de Comando Antiaéreo Conjunto y Unidades antiaéreas).

Para disponer de una «alarma temprana» se disponía de 2 radares de vigilancia de gran alcance que se turnaban en el cumplimiento de su misión que abarcaba las 24 hs: el «Westinghouse» AN/TPS-43 F de la FAA y el Alert MK2 del GADA 601 del EA.

Las Unidades antiaéreas empeñadas fueron: el Grupo Antiaéreo de la FAA con cañones «Rheinmetall» bitubo de 20 mm y una unidad de fuego de cañones «Oerlikon» bitubo de 35 mm dirigida por un director de tiro «Superfledermaus», el Batallón Antiaéreo de la Infantería de Marina de la ARA, con cañones de 30 mm «Hispano Suizos» y misiles «Tiger Cat» y el Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 Reforzado del EA, con 6 Unidades de Fuego de cañones Oerlikon bitubo de 35 mm asociados a directores de tiro «Skyguard», 1 unidad de fuego «Roland», 3 unidades de fuego «Tiger Cat» y 8 cañones «Hispano Suizos» de 30 mm. Todas las unidades de fuego estaban permanentemente comunicadas con el Puesto de Comando de Defensa Aérea (PCDA) Conjunto.

Cabe señalar que todo el material disponible era apto para combatir al enemigo aéreo solamente en la baja altura, es decir por debajo de los 6.000 mts (alcance del «Roland») y que únicamente el sistema de 35 mm y el «Roland» eran «Todo Tiempo», que significa que pueden operar tanto de día como de noche y bajo cualquier condición meteorológica.

La prioridad de los objetivos a defender por el Sistema fue la siguiente:

1. Base Aérea Militar Malvinas o Aeropuerto (Pista)
2. Posiciones de artillería de campaña.
3. Puestos de comando.
4. Instalaciones logísticas.

Este Sistema de Defensa Aérea se organizó y operó en todo momento como un verdadero sistema conjunto, obviamente conformado por medios de las tres FFAA, actuando coordinadamente y con singular eficacia.

Ello quedó demostrado por las pérdidas sufridas por la aviación enemiga, a pesar de la limitación con que emplearon los ataques a baja altura (con certeza puede consignarse al menos, nueve aviones enemigos derribados).<sup>4</sup>

### Testimonio del Mayor D. Fernando

<sup>3</sup> «The Falklands Lesson» Informe presentado al Parlamento inglés por el Ministerio de Defensa. 1982

<sup>4</sup> «The Falklands Lesson» Datos de aviones británicos derribados por el fuego enemigo. Otras fuentes señalan más aviones derribados.

Nota Los británicos emplearon sus Harriers fundamentalmente para su defensa aérea limitándose a ejecutar un mínimo de incursiones a baja altura. Las PAC sobrevolaban las Islas varias veces por día, pero casi siempre a más de 7.000 mts de altura.

### Ignacio Huergo

Durante la Guerra de Malvinas contaba 24 años de edad. Con el grado de Subteniente estaba al mando de una sección de cañones antiaéreos, los cuales reunían la capacidad técnica suficiente para permitir el combate contra las aeronaves bajo cualquier circunstancia meteorológica y de tiempo (día o noche).

### Dos Harrier en pantalla

Los aviones se reflejaron en nuestro radar, eran dos hermosos FRS 1 Sea Harrier británicos. Se desplazaban en forma imponente de acuerdo con la información que habíamos recibido. El primero de los dos, en el orden de ataque, no se definía como un blanco rentable para nuestros cañones antiaéreos, entraba y salía del alcance óptimo. Si disparábamos, consumíamos munición inútilmente. El segundo incursionó con mayor decisión exponiéndose al alcance de nuestros cañones. Se encontraba a 3500 metros volando en dirección este-oeste y a unos 400 metros sobre el nivel del mar. El Teniente Primero Armando Nicanor Arce, mi jefe directo, tomó la decisión al evaluar que era el momento oportuno, de abrir el fuego. Simultáneamente, el Teniente Primero Regalini había seleccionado como blanco a combatir al mismo avión británico sobre el cual habíamos abierto el fuego nosotros. Disparó el misil «Roland» que inició un rápido vuelo tras la aeronave enemiga que se encontraba a 7200 metros. La expectante presencia de otros combatientes argentinos que observaban en silencio daba marco a la situación que se vivía.

### Un impacto directo



Lanzador del sistema ROLAND

El avión enemigo, atacado por ambas armas antiaéreas simultáneamente, ejecutó una maniobra ascendente, rápida y brusca, como elevando su «nariz» hacia el cielo. Con ello, su piloto logró evitar la ráfaga de proyectiles de los cañones antiaéreos de la sección a mi comando, pero no pudo evitar que el misil impactara de lleno sobre la parte derecha del fuselaje, partiéndose, literalmente, en dos. Junto con el clamor victorioso de las tropas, observamos eyectarse al piloto de la aeronave cuyo paracaídas se abrió a la perfección y le permitió caer lentamente en las aguas del océano Atlántico, a unos 3000 metros al sur del faro San Felipe (se encuentra en el extremo este de la pista de aterrizaje).



Efectivos del Ejército junto al lanzador Roland

Minutos más tarde, dos helicópteros de salvamento de la marina británica sobrevolaban la zona marítima en búsqueda del piloto derribado. Perma-

necimos respetuosos de las leyes internacionales de guerra presenciando la búsqueda que se desarrollaba. Hicimos votos para que la misma resultara positiva, con la esperanza plena de que pudieran rescatar a nuestro ocasional enemigo con vida. De acuerdo con lo publicado en las «Lecciones de la Campaña de Malvinas» (documento oficial británico sobre la guerra) en el anexo C «Ship and Aircraft losses», (Barcos y aeronaves perdidas en combate 02 de junio de 1982) figura un avión Sea Harrier.

Esta acción concreta de combate antiaérea fue solamente una de otras tantas libradas por las armas antiaéreas del Ejército Argentino, en la batalla de Malvinas. Fui testigo de ello y vaya mi relato como testimonio para otras generaciones. Realmente estábamos correctamente adiestrados para operar los recursos técnicos que la ingeniería electrónica había puesto en nuestras manos y la Nación Argentina confiada... pero hoy debo agregar que tenemos además la experiencia invaluable del combate y el deber de ser más idóneos en nuestras actividades específicas.

### Batallón Antiaéreo de la Infantería de Marina



En enero de 1975, se disuelve el Regimiento de Artillería Antiaérea N° 1 (Ec.) y se crea por Resolución del Comando General de la Armada el Batallón Antiaéreo (BIAA), dependiendo de la Fuerza de Apoyo Anfibio.

Herederero del recordado Regimiento de Artillería Antiaérea N° 1 (Ec.), mantiene en homenaje al mismo todo lo relativo a su acontecer histórico. Por ello reconoce como su fecha de creación el 15 de julio de 1940 y custodia con orgullo su rico historial.

Este Batallón se organiza en 1974 con los medios del Regimiento, adoptando una orgánica ajustada a los nuevos sistemas de armas incorporadas a la Infantería de Marina. Las ahora «viejas» ametralladoras antiaéreas de 37 mm., los cañones Krupp de 88 mm., los proyectores antiaéreos G150 dieron paso al nuevo cañón antiaéreo, de alta velocidad de fuego, y a sistemas de misiles superficie aire con que la Unidad dispone para el cumplimiento de su tarea específica. En el verano 1978/79, ya como BIAA, se despliega operativamente para la defensa antiaérea de la Estación Aeronaval Río Grande en oportunidad del Conflicto del Canal del Beagle. En el año 1982 interviene en la Campaña de las Malvinas, operando en con una Batería de misiles tierra-aire Tiger Cat y una Batería de cañones Hispano Suiza de 37 mm. La Unidad contribuyó a la exitosa defensa aérea de Puerto Argentino a cargo del entonces Capitán de Corbeta de IM Héctor Silva.

### Condecoraciones

La Nación Argentina le otorga la Condecoración «Honor al Valor en Combate» por: combatir eficazmente en la defensa antiaérea de Puerto Argentino produciendo al enemigo significativas pérdidas, instalando y operando para ello un puesto de comando en el cual por su eficacia de trabajo, se centralizó la conducción total de dicha defensa, integrándose al mismo los medios de las otras fuerzas intervinientes.

### Distinciones a la Bandera de Guerra

8 de Febrero de 1983. «AL VALOR EN COMBATE» otorgada por la ARMADA ARGENTINA.

15 de Noviembre de 1985. «EL GOBIERNO Y PUEBLO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE, A LA BANDERA DE GUERRA QUE COMBATIÓ EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR 1982», otorgada por la gobernación de la Provincia de Santa Fe.

### Muertos en Combate

CC 62 Raúl Ricardo Romero  
CC 62 Rito Florencio Portillo



Efectivos argentinos recién llegados a Malvinas – Abril 1982



Junio 2009 - Desfile de Veteranos del Ex GADA 601



Oerlikon 35mm

## Horizontes del infierno

Un antiguo adagio enuncia que «si quieres saber como te fue en la guerra, pregúntale a tu adversario». Y sobre ese punto, las cosas están perfectamente claras pues sólo basta leer lo que combatientes británicos escribieron a posteriori acerca del desempeño de la defensa antiaérea que protegía Puerto Argentino, la cual tuvo un memorable bautismo de fuego. Aquel 1º de mayo, en horas de la madrugada, los letales Sea Harrier británicos desataron un violento ataque sobre Puerto Argentino. ¿Su objetivo? Destruir la pista de aterrizaje, elemento vital que permitía el abastecimiento para las tropas nacionales, desde el continente.

Pero allí estaban, alertas, nuestros artilleros antiaéreos, ubicados al pie de sus cañones bitubo Oerlikon Contraves de 35 mm, de rapidísimo tiro, guiados automáticamente por radar. Y el múltiple estampido de sus bocas de fuego transformó los cielos en verdaderos horizontes del infierno para los pilotos ingleses, que muy caro pagaron aquel primer ataque. Posteriores jornadas de combate, instalaron la certeza en los pilotos del imperio, que resultaba suicida acercarse al radio de las mortíferas bocas de fuego argentinas. Muy a menudo, debieron conformarse con evolucionar lejos de sus blancos prioritarios, perdiendo de tal modo enorme efectividad. En la hora y el lugar que dispusieron las circunstancias de la guerra, aquellos artilleros antiaéreos de Malvinas supieron cumplir con creces su misión, dando lo mejor de sus esfuerzos en defensa de la soberanía nacional.

## La Artillería Antiaérea Terminó Haciendo Fuego de Superficie

(Extractado de [www.laperlaaustral.com.ar](http://www.laperlaaustral.com.ar))

### Batalla de Darwin

La posición de Darwin no era de gran importancia estratégica, por lo tanto los británicos pudieran haberla ignorado y proseguir con su marcha hacia Puerto Argentino, pero ante las pérdidas sufridas en San Carlos, y el temor a la desmoralización del pueblo británico al todavía no recibir noticias de una victoria de importancia en el conflicto, se decidió atacar a la guarnición argentina de Darwin – Pradera del Ganso. En teoría sería una victoria rápida y fácil pero los hechos demostraron lo contrario.

A continuación se transcribe un texto basado en el relato del entonces Subteniente Claudio Oscar Braghini, Jefe de la Tercera Sección de la Batería «B» del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (GADA 601) del Ejército Argentino...

Durante el combate del primero de mayo la RAF había reconocido la ubicación de las piezas de artillería antiaérea argentina, esto obligó a hacer un cambio de posición. Primero se realizó un reconocimiento de la zona, ya que el lugar por donde se debería transitar estaba sembrado de bombas beluga, que no habían estallado dado a la baja altitud de la que se lanzaron. Las piezas se debían trasladar a lo largo de 1,5 Km. y deberían estar en funcionamiento para las primeras horas del 2 de mayo. Si bien la distancia es corta, sólo se disponía de un tractor para remolcar 2 piezas Oerlikon Contraves de 35mm, de 6000 Kg. cada una, un radar Sky Guad de unos 5900 Kg., dos grupos electrógenos de campaña de 900 Kg. y 280 cajones de munición. Esto requirió un esfuerzo desmedido por parte del personal que se hallaba reducido a la mitad, ya que el resto del personal estaba en Puerto Argentino, no pudiendo ser trasladado, dado que los helicópteros de la Base Aérea Cóndor estaban ocupados en el helitransporte del RI 12 desde Puerto Argentino hacia Darwin.

A pesar de todo la sección ya estaba operando con las primeras luces del día 2 de mayo.

Para evitar la sorpresa del ataque enemigo del 1ro de mayo, se optó por trabajar en «alerta rojo» permanente, ya que la sección se encontraba a unos 80 Km. de Puerto Argentino y la característica del terreno posibilitaban a los Sea Harrier atacar a muy baja altura sin poder contar con la alerta temprana proveniente de los radares de vigilancia de Puerto Argentino.

En lo referente al personal, éste régimen de operación representaba un agotamiento físico extremo, que sólo se podía paliar con el descanso nocturno, el cual se veía permanentemente interrumpido por alertas provenientes de Puerto Argentino, el fuego naval de hostigamiento británico o por algún vuelo de reconocimiento detectado por el radar ELTA de la Fuerza Aérea ubicado cerca de la posición. Pero no había otra opción a pesar de no contar con el personal necesario para efectuar los relevos en los puestos de combate, ya que por las características de la situación no se puede descuidar la vigilancia aérea «ni por un minuto», frase que no es retórica, sino producto de cálculos matemáticos.

Un avión de combate, como el Sea Harrier, tiene

una velocidad de ataque de entre los 250 y 300 metros por segundo. Teniendo en cuenta el alcance máximo del radar de exploración del director de tiro Sky Guard es de 16 Km. y suponiendo que no exista ningún tipo de desnivel en el terreno que provoque ángulos muertos o zonas ciegas de exploración, y que además el Harrier vuele a más de 50 m de altitud, éste sólo podría ser detectado a los 16 Km. El tiempo que volando a 300 m/s tarda en recorrer esta distancia es de 53,3 segundos (menos de un minuto); pero en este tiempo el Harrier estaría sobre la posición y sería demasiado tarde para combatirlo.

La distancia máxima desde la cual se puede abrir fuego sobre el aparato, es la de 4 Km. de distancia del director de tiro, siempre y cuando la «adquisición» y el seguimiento del blanco (avión) por medio del radar se haya iniciado, dos o tres segundos antes que la máquina enemiga alcance esta distancia. Así que los tiempos se ven reducidos de la siguiente manera: vuelo desde los 16 Km. hasta los 4 Km., 40 segundos, menos 3 segundos necesarios para la «adquisición y seguimiento» representan 37 segundos, y esto en condiciones ideales, que no eran precisamente las de Malvinas.

Todo esto produjo un enorme desgaste e el personal que debía estar mirando la pantalla del radar con suma atención desde la mañana hasta entrada a la noche, lo mismo para los jefes de pieza y sirvientes de munición, que debían estar en su posición al la intemperie durante todo el día y con la rigurosidad del clima. Pero semejante régimen valió la pena el 4 de mayo a las 13:45 hs, se detectaron tres ecos en la pantalla del radar. Se hicieron todas las comunicaciones pertinentes. El Stte Braghini con su operador de pantalla del radar, el Cabo Primero Ferreyra, permitieron la aproximación de los tres Harrier hasta una distancia de 5 Km. sin «adquirirlos», de esta manera el enemigo no cuenta con una adquisición temprana y no puede lanzar un misil antirradar. En el monitor de TV apareció la imagen del Harrier aproximándose a gran velocidad en vuelo rasante. Braghini disparó la primer ráfaga, pero ésta dio en tierra, delante de la aeronave. Los proyectiles explotaron delante de la trompa del aparato y éste se alejó inmediatamente haciendo maniobras evasivas en zig-zag. El Subteniente esperó a que el aparato se estabilizara y oprimió nuevamente el pulsador de fuego. La ráfaga lo tomó de lleno, provocó probablemente el estallido de sus depósitos de combustible y produjo el desprendi-



Restos del Harrier del Lt Cdr Taylor derribado en Darwin





**EL GADA 601 abriendo fuego contra la infantería británica.**

miento completo de su plano izquierdo. Envuelto en llamas, el Harrier, perdió horizontalidad, levantó su trompa en forma exagerada, giró sobre su eje longitudinal y se precipitó a tierra. En el primer impacto el piloto fue despedido de su cabina junto con el asiento eyectable. Su paracaídas se abrió y quedó enredado en una alambrada. Los restos del avión convertidos en una bola de fuego, se elevaron nuevamente, pasaron sobre unas posiciones de infantería, produciendo quemaduras a dos soldados, y finalmente quedaron desperdigados sobre la cabecera de la pista (aeródromo de Darwin). Más tarde se encontró, aún sujeto a su asiento, el cadáver de su piloto, Teniente Nick Taylor de la Royal Navy. El Sea Harrier tenía la matrícula XZ - 450 y pertenecía al escuadrón 800.

Mientras este avión se precipitaba a tierra, con el director de tiro se adquirió un segundo aparato, que arrojaba sus bombas para perder peso y poder alejarse de la zona. Se abrió fuego y se le ocasionó algún daño ya que se retiró dejando una extensa columna de humo. El tercer Harrier se alejó sin causar daño alguno.

En este segundo ataque se comprobó que el cambio de posición de la sección había sido provechoso, ya que este ataque vino en dirección opuesta al anterior, probablemente con la intención de atacar el material de defensa aérea en su anterior posición, para así poder operar luego con total impunidad. También fue acertado operar continuamente en alerta roja, ya que se comprobó que no se podría contar con un alerta temprana proveniente de Puerto Argentino debido a la distancia que los separaba.

Luego de este ataque la aviación enemiga sólo se limitó a hacer vuelos de reconocimiento, manteniéndose a distancia. Nuevamente en los días previos al avance terrestre se empeñó en ablandar las posiciones de infantería, empleando en esta oportunidad Chaff (partículas metálicas) para engañar el radar, pero sin éxitos, ya que siempre fueron recibidos por el nutrido fuego del GADA 601 del ejército y los cañones de 20 mm de la Fuerza Aérea ubicados cerca de la pista. Muchas veces los Harrier se alejaron de la posición con averías y en una oportunidad uno de ellos estalló en el aire a unos 5000 m de la posición, cayendo en el mar.

A partir del 27 de mayo, se comenzó a recibir un nutrido fuego de artillería sobre la pista y también sobre las posiciones de infantería. El 28 luego de el



bombardeo de artillería se comenzó a recibir el fuego de armas portátiles, pudiéndose ver por la noche la trayectoria de las balas trazantes. Desde la posición no se sabía a ciencia cierta qué ocurría en el frente. La artillería de campaña propia, a órdenes del Teniente Primero Chanampa que contaba con tres obuses Otto Melara 105 mm abrió fuego toda la noche y el día siguiente hasta agotar la munición. El 28, por la mañana no se sabía que había ocurrido la noche anterior en Darwin, desde el puesto de comando de la Fuerza Aérea, se avisó que aviones propios atacarían a las tropas británicas. Minutos después aparecieron dos Pucará provenientes de Puer-

to Argentino, que descargaron sus armas a 4 Km. de la posición de las piezas de la sección del GADA 601, en un principio se pensó que habían errado el blanco, pero no era así, durante la noche los británicos habían sobrepasado las primeras líneas y estaban muy cerca de la posición. De inmediato se reinició el fuego de la artillería de campaña propia, reforzado por el de las cohetas de Pucará, montadas en forma ingeniosa por personal de la Fuerza Aérea sobre un tractor y en un caballete. Al poco tiempo se vieron bengalas en el horizonte y tropas desplegadas en formación en cadena al norte de Pradera del Ganso. No se sabía si era tropa propia que se replegaba o británicas que avanzaban. El sector por el que avanzaban tenía unos 2000 metros de largo por unos 700 de ancho, libres de obstáculos. La duda no tardó en desaparecer, ya que el personal de las piezas de artillería antiaérea de la Fuerza Aérea informó por radio que recibía fuego proveniente de armas portátiles, inmediatamente uno de los cañones de 35mm del GADA 601 del ejército abrió fuego sobre los ingleses, era el subteniente Braghini, que estaba junto al Cabo Rubina y el Cabo Gallo, que actuaban como sirvientes de munición, mientras los soldados acarrearán continuamente munición hacia la pieza. Los cañones bitubo, con una cadencia cada uno de unos 550 disparos por minuto, resultaron un arma terriblemente eficaz en el tiro terrestre, pues los cuerpos de los británicos que integraban el pelotón más próximo a la pista quedaron esparcidos en el terreno. Por la radio se escuchó al vicecomodoro Pedrozo (jefe de la FAA del lugar) decir ¡Muy bien GADA, sigan así, denle duro....!

Así se continuó tirando por bastante tiempo, siempre buscando la mayor concentración de tropas. Estos procuraban llegar hasta una quebrada o replegarse detrás de una colina. En una ráfaga el cañón quedó atascado por una vaina trabada en la recámara, ya que por la gran cantidad de munición que se estaba empleando, ésta empezó a entrar sucia con tierra y pasto, como consecuencia del fragor del combate. El Cabo Gallo, se encargó de desatascar la vaina. Este breve lapso de uno o dos minutos, permitió a los británicos llegar hasta una escuelita distante a unos 800 m del cañón. Repentinamente se oyó un silbido agudo, proveniente de un proyectil de mortero, los hombres se cubrieron con la estructura de la pieza, pero el proyectil cayó a unos 300 m de la posición. Poco después los Sargentos Ayudantes Tarditi y Fernández informaron que veían fogonazos de armas portátiles provenientes de la ventana de la escuelita. Braghini apuntó el cañón sobre la base de la estructura de dos pisos. Pedazos completos de ella desaparecieron al hacer impacto los proyectiles y se incendió luego. También recibió un impacto directo de una de las piezas de 105 mm de la artillería de campaña. Minutos después sólo quedaba de ella, parte de la estructura metálica y las cañerías, el resto que era de madera, había sido consumido por las llamas.

Entre tanto, los tiros de mortero se acercaban cada vez más a la posición. Braghini ordena a sus hombres tomar cubierta, pero el Cabo Primero Di Salvi responde «no se preocupe mi Subteniente, tiran como

la mona, están pegando en el mar». Los británicos intentaban rodear la posición para atacar por el flanco y la retaguardia. Uno de los proyectiles se incrusta en el panel del grupo electrógeno dejando sin energía a la pieza. Se podría haber continuado manualmente haciendo fuego de superficie, pero esto no habría sido efectivo en caso de un ataque aéreo. Por lo tanto Braghini ordena a sus hombres que se dirijan hacia la otra pieza para mover su grupo electrógeno de unos 900 Kg. que había que movernos 100m cuesta arriba y empujándolo los propios hombres ya que no se podía contar con el tractor. El avance enemigo por el norte había sido frenado, pero como respuesta habían intensificado el fuego de mortero sobre la posición. Mientras se intentaba sin mucho éxito mover el grupo electrógeno alguien gritó «¡a tierra!», el impacto dio a unos 5 m de la pieza que se había estado utilizando hacia unos instantes. Como ya no quedaba nadie en esa pieza, la explosión sólo produjo daños materiales. Perforando parte de la estructura del cañón y el grupo electrógeno. Ante la imposibilidad de hacer uso del cañón Braghini ordenó al personal tomar cubierta en sus pozos, cuando estaban haciendo esto un Harrier arrojó una bomba «beluga» sobre el cañón que ya se encontraba fuera de servicio. Su puntería fue mala. La mitad del ramillete cayó en el mar y el resto en la costa a unos 80 m de la pieza.



**Cañón Oerlikon Contraves de 35mm que derribó un Sea Harrier de la Royal Navy, un Harrier de la RAF, y detuvo el avance de dos compañías de paracaidistas, provocándole grandes bajas, que incluyeron al comandante de la compañía «C», Mayor Hugh Jenner, herido en acción.**

Una publicación británica comentó al respecto «En el sitio más alejado de Goose Green, una estrecha lengua de tierra que avanza hacia el este, había unos cañones dirigidos por radar que llevaban todo el tiempo acosando al Regimiento 2 de Paracaidistas; cuando por fin dejó de llover, Keeble organizó una incursión aérea con los Harrier. Tres Harrier aparecieron rugiendo sobre el oeste lanzando paquetes de bombas antipersonales que estallaron con fuerza estremecedora. Después de esto – comenta Keeble – disminuyó notablemente la intensidad de la batalla. Entonces tuve por primera vez la sensación que habíamos ganado, de que contábamos con la victoria. Estaban rodeados, era como la última resistencia del General Custer» (1).

Este ataque evidencia los daños ocasionados a los británicos, ya que se vieron obligados a utilizar aviones Harrier, para bombardear una pieza aislada, blanco normalmente poco rentable.

### Artillería Antiaérea: ¡Misión Cumplida!

(1) *The Sunday Times insight Team «Una cara de la moneda – La guerra de las Malvinas» Editorial Hispanoamérica. Buenos Aires, 1983, Pág. 342.*

### BIBLIOGRAFÍA:

- *Malvinas: Relatos de soldados. Biblioteca del suboficial Volumen N°154, pág. 144 – 150.*

\* Durante la guerra se desempeñó como Jefe del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601. Distinguido por el Ejército con la medalla al Esfuerzo y Abnegación. Es socio activo de nuestra entidad.

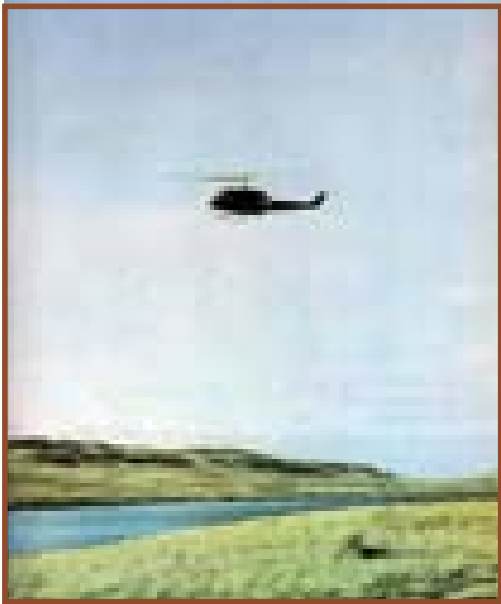


## La Aviación de Ejército en la Guerra de Malvinas

Tte. Cnel. VGM Horacio Sánchez Mariño

**La aviación de Ejército operó en Malvinas, con 19 helicópteros del Batallón de Aviación de Combate, entonces llamado «Comando de Aviación de Ejército 601», compuesta por dos Chinooks, cinco Pumas, tres A-109 y nueve UH-1H que desempeñaron todo tipo de misiones. En Malvinas, como en Vietnam para los norteamericanos, «el caballito de batalla» de los soldados argentinos fueron los servicios y recios UH-1H tanto transportando tropas como en tareas de búsqueda y rescate de pilotos. Pero a partir de ese momento se sumó la amenaza de los Sea Harrier y RAF de la marina británica.**

**Los helicópteros estuvieron presentes en todos los sectores de las islas pagando con pérdidas de vida y destrucción de varios aparatos el precio de esas misiones de rescate y abastecimiento: «como todos los otros, los hombres de la 601 se habían vistos envueltos en un combate inesperado en Abril de 1982 y para ellos el conflicto fue de una extrema dureza desde el principio hasta el fin contra un enemigo mejor equipado y entrenado.**



Un UH en vuelo solitario

El 2 de abril de 1982 la República Argentina recuperó por setenta y cuatro días el territorio de las islas Malvinas. En una operación ejecutada con gran profesionalismo, tropas del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea ocuparon la ciudad más importante de la isla Soledad, que al poco tiempo pasó a llamarse Puerto Argentino. Después de más de cien años desde el último combate del siglo XIX, el Ejército entró nuevamente en operaciones y aeronaves de nuestra Aviación participaron activamente en la recuperación. En este artículo expondremos brevemente los datos más relevantes de la participación de nuestra especialidad en esa guerra.

Las causas por las que se tomó la decisión de recuperar las islas todavía no pueden dilucidarse. Se sabrá más sobre ellas cuando se conozca que llevó al gobierno militar a considerar que una operación militar era una alternativa válida y aceptable. Lo cierto es que, como respuesta, el gobierno británico envió la Fuerza de Tareas más grande reunida en el mundo desde la Segunda Guerra Mundial, movilizándose más de cien naves y alrededor de 30.000 hombres. Sobre la base de suposiciones que se evidenciaron erróneas, la Argentina llevó adelante una campaña que difícilmente podía tener éxito ya que sus cimientos eran endeble. Es sabido que no pueden solucionarse en el campo táctico los errores de la estrategia. Sin embargo, en lo que corresponde al Ejército, con luces y sombras, la derrota fue honorable y se pagó un alto tributo de sangre en el campo de combate. Muchos héroes ofendieron su vida en la guerra. Nuestros hombres sobrellevaron con abnegación las privaciones de la guerra y, llegado el momento, combatieron con valor.

En las islas se instaló un gobierno militar presidido por el general de brigada Mario Benjamín Menéndez, acompañado por un Estado Mayor integrado por oficiales de las tres Fuerzas Armadas. Llegado a las islas, desarrolló una acción intensa, procurando ganarse la confianza de los pobladores. Asimismo, las operaciones militares fueron conducidas por el propio general Menéndez. En lo que atañe a la Aviación, la Guerra de las Malvinas comenzó a fines de marzo de 1982, concretamente el 26 de ese mes, cuando se ordenó enviar un helicóptero Puma a la zona de El Calafate, en la provincia de Santa Cruz. En la mañana

del 27 despegó el AE-502 al mando del Capitán Pedro Obregón. Al arribar a la Base Espora, en cercanías de Bahía Blanca, Obregón recibió la orden de presentarse en el Comando del Vto Cuerpo de Ejército, donde el Comandante le impartió la orden de embarcar a bordo del ARA «Almirante Irizar», al día siguiente. La misión al Calafate había sido una medida de velo para integrar la aeronave a la Fuerza de Tareas que tomaría parte de la Operación Rosario. Desgraciadamente, el AE-502 sufrió graves daños durante la travesía al cortarse las trincas, por las malas condiciones del mar, por lo que no pudo participar del operativo. Asimismo, el 24 de marzo, el ARA «Bahía Paraíso» inició la navegación desde la Base Esperanza, en la Antártida, hacia las islas Georgias del Sur. A bordo se encontraba el Puma AE-504, al mando del teniente primero Alejandro Villagra. El 3 de abril de 1982, el AE-504 desembarcó infantes de marina en las Georgias, y durante un segundo vuelo fue alcanzado por fuego enemigo, que obligó a Villagra (1) a realizar un aterrizaje de emergencia y continuó la lucha junto con los Infantes de marina. Rendidos los ingleses, debieron abandonar el Puma en el lugar tras retirar parte de los equipos y sistemas.

Luego del 2 de abril, el Batallón de Aviación de Combate 601, que el 24 de marzo anterior había recibido la orden de intensificar su entrenamiento, alistó sus medios en Campo de Mayo, a la espera de la orden de movilización. Esta llegó el 4 de abril. Se ordenó desplegar la Compañía de Helicópteros de Asalto «A», a órdenes del teniente primero Enrique Magnaghi y la Compañía de Helicópteros de Asalto «B», a órdenes del capitán recién ascendido Jorge Svendsen. El día 7 de abril partieron ambas compañías hacia Bahía Blanca, en dos series, «Blanca» y «Negra», bajo plan de vuelo secreto. Varios Pumas continuaron el vuelo hacia Trelew, dos de ellos, más un Agusta se embarcaron ese mismo día en el Rompehielos Irizar. Dos Chinooks y un Puma cruzaron en vuelo desde Río Gallegos hasta Puerto Argentino, a rumbo y fe, sin mucho apoyo. Otros Pumas continuaron hasta Puerto Deseado y se embarcaron en el Bahía Paraíso. Los UH 1H hicieron noche en la Base Espora y continuaron a Comodoro Rivadavia. Desde allí, cinco de ellos fueron desarmados y embarcados progresivamente, entre el 18 y el 29 de abril hacia Malvinas, a bordo de aviones Hércules. Nunca olvidaré la imagen de las islas recortadas en el horizonte marino, bañadas por la luz de la luna.

El teatro de operaciones abarcaba un pequeño archipiélago ubicado en el Atlántico Sur, a 480 kilómetros del continente. El escenario estaba marcado por alturas dominantes, separadas entre sí por amplios espacios, prácticamente sin cubiertas. Esto facilitaba las vías de aproximación, tanto desde el mar como desde el interior de las islas. Además, la imposibilidad de desplazarse en vehículo a campo traviesa dificultaba el contacto entre las posiciones, mientras que la permeabilidad del suelo impedía los trabajos en las posiciones defensivas. Las condiciones meteorológicas eran muy rigurosas. Casi a diario, la humedad alcanzaba registros del 80 %; las bajas tem-

peraturas —6 a 8 grados promedio, con bruscos descensos durante la noche— eran intensificadas por el viento constante que, en ocasiones, alcanzaba los 100 kilómetros por hora y llevaba la sensación térmica a -10° C. Estas características del terreno y del clima hicieron que para las tropas, aun las más experimentadas, fuera muy difícil desenvolverse en campaña. Las condiciones extremas influyeron notoriamente sobre el rendimiento de nuestros soldados, que no contaban con los equipos adecuados para soportarlos. Con las nevadas de los últimos días de mayo, la resistencia de los combatientes estaba llegando a su límite. Aun así, cuando se desató la batalla final, la infantería combatió con valor en las húmedas trincheras.

### La batalla

El 30 de abril, ante un aviso de un probable desembarco de comandos ingleses cerca de Caleta Olivia, despegó un UH 1H con tropas. Las condiciones meteorológicas marginales impidieron al piloto, teniente Marcos Fassio, controlar su aeronave, estrellándose frente a las costas. Allí murieron los primeros hombres del Ejército. Una vez más, la Aviación, como siempre ha sucedido, acudió primera a la acción, pagando su tributo de sangre. Fallecieron también los mecánicos, cabos primeros Barros y Campos, así como toda la patrulla de diez hombres. Fassio y su tripulación, jóvenes con poca experiencia, acudieron a encontrarse con su destino y entregaron su vida en acción, cumpliendo con su deber.

En las Malvinas, a las 0440 horas del 1 de mayo, un avión Vulcan de la R.A.F. bombardeó el aeropuerto y dio así comienzo formal a la guerra. Los británicos atacaron la guarnición de Darwin y lanzaron nuevos bombardeos sobre las posiciones argentinas. A partir de ese momento, el dominio del aire se extendió hasta la finalización de la guerra. Nuestros pilotos debían volar durante horas desde el continente para poder atacar sus blancos y disponían de pocos minutos para operar en la zona. Además, estaban siempre en desventaja respecto de los cazas ingleses, que disponían de una tecnología más avanzada para la detección de blancos y tiro con misiles.

Ese primero de mayo, la Fuerza de Tareas británica estableció un cerco que sólo burlaron algunos barcos mercantes y algunos pocos aviones. Las fuerzas argentinas efectuaron ataques aéreos a la flota británica que pasaron a la historia militar como ejemplos de coraje sin par. Un submarino de nuestra Armada llegó a vulnerar el dispositivo defensivo de la flota, atacando con sus torpedos, aunque sin éxito, a los barcos de la expedición inglesa. Sin embargo, las patrullas aéreas de combate enemigas, conformadas normalmente por dos aviones Harriers, dominaban el espacio aéreo local. Estos aviones despegados de los portaaviones realizaban frecuentes ataques sobre nuestras posiciones. Los comandos ingleses merodeaban en las islas y en una audaz incursión destruyeron unos aviones estacionados en una pequeña isla. El fuego naval, a pesar de su poca eficacia, conseguía desgastar a las tropas, afectán-

dolas psicológicamente.

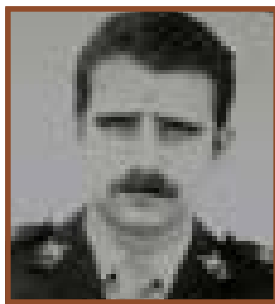
Hacia el primero de mayo, se pudieron trasladar 19 helicópteros del Ejército. Habían desembarcado cinco oficiales jefes, 29 oficiales subalternos, 52 suboficiales y 14 soldados. Hasta el ataque inglés, los helicópteros habían realizado tareas de apoyo logístico, transportando cargas y personal a los diferentes puntos del teatro, entre los que se pueden contar el traslado de los Regimientos 5 y 8 de Infantería a sus posiciones, además de varias misiones de reconocimiento y de comando y enlace. Desde el primero de mayo, se materializó una constante superioridad aérea del enemigo y las misiones cambiaron. A partir de allí, los helicópteros fueron empleados eminentemente para el combate, cumpliendo un total de 796 misiones, según el siguiente detalle: 25 vuelos de reconocimiento, 196 misiones de transporte de carga, 515 misiones de transporte de personal, 2 misiones de escolta armada y 38 vuelos sanitarios<sup>1</sup>.

Se realizaron varias incursiones de comandos, soldados reconocidos por su valor y entrega, con quienes quedamos unidos para siempre por un pacto de sangre. Se cumplieron, también, operaciones de velo y engaño, ejecutadas con gran audacia por el capitán Jorge Svendsen y el teniente primero Hugo Pérez Cometto. En un reportaje del diario La Nación, el teniente Carlos Fernández debido a una probable falla de memoria, atribuyó esos vuelos a quien esto escribe. Aprovecho este espacio para destacar, en bien de la justicia, que fueron Svendsen y Pérez Cometto quienes, el 5 de junio a las 2100 horas, ejecutaron ese peligroso procedimiento, como tantas otras demostraciones de audacia inigualable. En el segundo vuelo, el control de Puerto Argentino los hizo regresar porque varios aviones y helicópteros ingleses se acercaban para atacarlos. Ambos oficiales son para los aviadores, ejemplos de coraje y decisión y su modo de conducirse con elegancia bajo fuego, sintetiza sobriamente el modo en que debe comportarse un soldado. Por su parte, el capitán Martín Rubio y el teniente primero Víctorio Fontana realizaron vuelos de observación y reglaje de artillería, asumiendo grandes riesgos. Las operaciones aeromóviles más importantes en magnitud se ejecutaron el 28 de mayo, cuando se realizaron dos movimientos con casi la totalidad de las aeronaves disponibles. Esta operación fue tal vez el único intento de maniobrar durante la campaña, pensado para apoyar el combate de Darwin y Goose Green, transportando dos compañías de infantería. Una vez allí, durante el vuelo de la mañana, Svendsen y el teniente Marcelo Florio se metieron en el pueblo de Darwin, que era literalmente barrido por la artillería británica, para rescatar heridos del combate<sup>2</sup>.

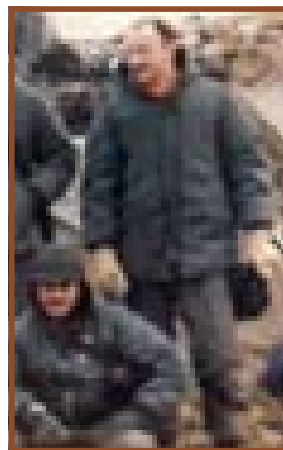
Uno de los veteranos más respetados de la guerra, el general de división Mario Castagneto, sostiene en una carta que los helicópteros fueron la única movilidad con que se contó durante el conflicto. En total se volaron 1261 horas, repartidas así: UH 1H, 470 horas; Puma, 500 horas; Agusta,

<sup>1</sup> El teniente primero Villagra fue condecorado por la acción.

250 horas; Chinook, 41 horas. Estas cantidades ponen de manifiesto el compromiso asumido por la Aviación en el teatro, volando hasta el último día, bajo cualquier condición meteorológica y en todas las situaciones tácticas. Las pérdidas hablan a las claras de la reciedumbre del combate. El 9 de mayo mientras se dirigía al rescate de los naufragos del pesquero Narwal, atacado por una patrulla aérea de combate inglesa, es alcanzado por un misil Sea Dart el Puma AE-505, disparado desde una distancia de trece millas desde la fragata Coventry, desapareciendo la tripulación integrada por los tenientes primeros Fiorito y Buschiazzo y el sargento mecánico de aviación Dimotta. Éstos representan el paradigma de un soldado que recibe una misión de vuelo y, sin preguntar nada ni medir riesgos, marcha en ayuda de sus semejantes en peligro. Orgullo para nosotros que los contamos entre los nuestros, ejemplo para las jóvenes generaciones, honor y gloria a los caídos en ese vuelo, Fiorito, Buschiazzo y Dimotta, héroes de la Aviación del Ejército, sus nombres serán recordados con respeto en los fogones cuartereros.



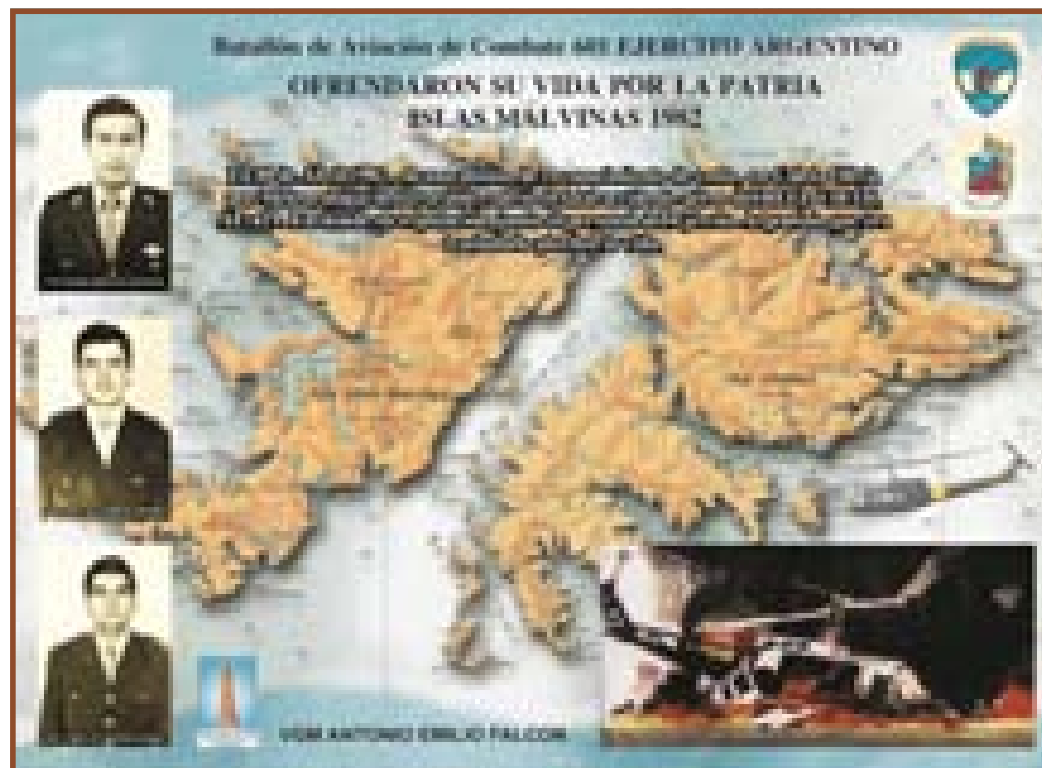
Tte 1° Roberto Fiorito



Tte 1° Fiorito y Tte 1° Buschiazzo, Caídos en cumplimiento del deber



Bell UH1H



Homenaje al BELL UH1H AE-419

El 9 de mayo también fue dañado por fuego naval un UH-1H en Moody Brook. El 21 de mayo, un Puma y un Chinook fueron destruidos en las proximidades de Monte Kent, mientras un UH, el AE 418, fue averiado. Ese ataque demostró la indefensión de nuestras aeronaves ante los aviones enemigos. Una vez reparado, el 418 voló hasta el 11 de junio en que fue destruido por artillería de campaña en el hipódromo de Puerto Argentino. Ese mismo día, el capitán Svendsen junto al sargento ayudante Santana y el cabo primero San Miguel rescataron, en arriesgado procedimiento, al teniente Arca, Aviator Naval eyectado frente a Puerto Argentino<sup>3</sup>. El 23 de mayo, un Puma AE-501, comandado por el My Roberto Yanzi, fue derribado cuando volaba próximo a Puerto Howard, junto a otro Puma y a un Agusta. El teniente primero Pérez Cometto logró esquivar el ataque de los Harriers y volvió, en medio de la confusión del combate, a buscar a sus compañeros. Durante la noche, regresaron a Puerto Argentino, cruzando el canal de San Carlos navegado por las fragatas inglesas llevando a varios oficiales de la Compañía de Comandos<sup>4</sup>. El 30 de mayo fue derribado el Puma AE 508, comandado por el Capitán Obregón, cuando transportaba a una patrulla de comandos de Gendarmería. A los pocos minutos del derribo, con Harriers barriendo toda la isla, el teniente Ramírez se hizo presente en el lugar y rescató a los gendarmes heridos en esa acción<sup>5</sup>. El día de la rendición fueron capturados un Chinook, siete UH 1H, de los cuales cinco estaban aún en servicio y dos A 109 Agusta. El mantenimiento no se interrumpió en ningún momento, mediante el trabajo de la Compañía de Mantenimiento, que apoyó el esfuerzo de guerra en todo momento, realizando vuelos de prueba y hasta cambios de motores en el terreno.

Merecen aquí lugar especial los soldados conscriptos que nos acompañaron durante la campaña, cumpliendo con su deber gallardamente. La mayoría de ellos se desempeñaron en la Sección Apoyo de Vuelo, a órdenes del sargento Monzón, un duro correntino de Ingenieros cuya imagen todos recordamos. En una de las tantas veces en que salimos a las disparadas, corridos por los aviones ingleses, lo dejaron a Monzón y sus soldados a la vera del Monte Kent, sin comida ni agua. Varios días después, me enviaron a buscarlos, aterricé y se acercó el suboficial a la cabina, dándose un diálogo que jamás olvidaré. - ¿Que tal, Monzón, cómo anduvo eso? - Y, mi teniente, es duro el cristiano para morir... El flash evocativo lo representa con la manguera de combustible en la mano, al lado de un helicóptero en medio del bombardeo,

a los gritos, rodeado de sus milicos que trabajaban afanosamente en medio del vendaval de fuego. Hoy, después de tantos años, esos valientes siguen asistiendo a las ceremonias de la Aviación. Todos evidencian el peso de una experiencia brava que les tocó vivir y los hizo madurar de un golpe, los mismos sufrimientos y problemas de desempleo, divorcios, desprecio de algunos ciudadanos, desequilibrios psicológicos y fallas en la adaptación que todos los veteranos padecemos en algún grado. Todos tienen algún compañero colimba que se suicidó. Todos sobrellevan con dignidad sus penas y portan sus medallas con orgullo. Para algún desfile, visten de nuevo el uniforme de la Patria y ninguno de ellos acepta el mote de «chicos de la guerra».

Los helicópteros vivieron todas las situaciones posibles, fueron atacados por aviones, por la infantería inglesa, fueron atacados con fuego de artillería y morteros, en el momento del aterrizaje y del despegue, sufrieron accidentes por meteorología, alguno hasta aterrizó sobre un campo minado. Los alcances de la tarea realizada cobra mayor dimensión si se considera que las máquinas operaron en condiciones marginales, con escasa o nula cobertura área táctica y volando, tanto de día como de noche, en inferioridad de condiciones técnicas frente al poder aéreo británico que contó para el mismo tipo de tareas con alrededor de 140 helicópteros.

## El final

El 21 de mayo, la Fuerza de Tareas inglesa desembarcó en la bahía de San Carlos una fuerza equivalente a una brigada. Estaba integrada por tres batallones de Infantería, dos grupos de Artillería, elementos de apoyo y de aviación de combate. Otra brigada del Ejército se mantenía embarcada. La victoria británica se obtuvo cuando ya sus fuerzas estaban al límite de la extenuación, próximas a quedarse sin combustible, sin víveres y sin municiones, según reconocieron los propios comandantes ingleses<sup>6</sup>. La rendición de la Guarnición Militar fue una responsabilidad asumida por el propio general Menéndez. Debe recalcar que, a pesar de la dolorosa circunstancia vivida por nuestras armas, la decisión se tomó previa imposición de ciertas condiciones: el reconocimiento del coraje y de la bravura de los soldados argentinos y la aceptación de que las banderas de guerra de las unidades regresaran al continente. Estas banderas son hoy prendas de orgullo para esas unidades.

No hubo desbandadas ni motines, ni tantas injurias que se escuchan por allí de muchos que nunca siquiera han dormido en una carpa. A las 1500 horas del 14 de junio cesó el fuego de las tropas enfrentadas. La confusión era total y lo más elocuente era el silencio de dos bandos que combatieron hasta el límite de sus fuerzas. Ya las alturas estaban en poder de los ingleses y no había capacidad para intentar otra respuesta. El comandante británico inició conversaciones con el Gobernador Militar y finalmente, a las 2100, se procedía a la firma de la capitulación. La campaña había terminado pero quedaba una sensación compartida por todos los veteranos de haber hecho todo lo humanamente posible. A ese esfuerzo se sumó el aporte de la Aviación del Ejército. Otro comandante inglés dio testimonio del respeto a las tropas argentinas: «Sentimos una sensación espléndida porque, después de la larga y dura serie de batallas en las islas, sobre tan considerable extensión de terreno especialmente inhóspito, todo haya concluido así. No cabe duda de que los hombres que se nos opusieron eran soldados tenaces y competen-

tes y muchos han muerto en su puesto. Hemos perdido muchísimos hombres<sup>7</sup>».

Los primeros muertos del Ejército en la guerra de las Malvinas fueron aviadores y mecánicos. Junto a las Compañías de Comandos, el Batallón de Aviación fue la unidad que más condecoraciones recibió y los datos reflejan la activa participación que tuvo la Aviación en el Atlántico Sur. Estos hechos nos llenan de legítimo orgullo y nos permiten trazar un horizonte hacia donde avanzar con nuestra especialidad. Lo experimentado en carne propia en la guerra de Malvinas, junto a los desarrollos y la doctrina de los países que enfrentan continuamente el horror de la guerra, indican que los medios aéreos en manos del Ejército constituyen un elemento de combate cercano, con decisiva influencia en el campo de combate. Más allá de la evocación, sirva esta crónica para orientar la reflexión sobre nuestro desarrollo futuro.

La Aviación del Ejército ha dejado su marca en la Guerra de las Malvinas, con muertos y heridos, intensa entrega y variados hechos de coraje. Hemos recorrido un largo camino desde él 82, con muchas lecciones aprendidas. ¿Qué podemos rescatar del dolor y la humillación de esa derrota? En primer lugar, que hay que estar preparados como si la guerra fuera a estallar mañana mismo, facilitando los recursos necesarios para la formación y entrenamiento de pilotos y mecánicos, así como para el mantenimiento de una organización en pie de guerra. En segundo lugar, debemos cerrar los déficits que aún arrastramos desde el 82, entre ellos el acceso a la tecnología de avanzada, la capacidad de exploración y ataque con helicópteros de última generación, la capacidad generalizada de vuelo nocturno con visores, el desarrollo de elementos tácticos realistas que potencien el poder de los helicópteros en la batalla, etc. En tercer lugar y lo más importante, debemos poner el acento en la ética del soldado que debe comportarse de acuerdo a un código de hierro. La conducta de aquellos que debieron enfrentar el último trance es motivo de orgullo y nos sirven de ejemplo permanente. En el futuro que todos deseamos para el Ejército, la Aviación tiene mucho para dar, aporte que haremos con trabajo y esfuerzo por el bien del Ejército y la grandeza de la Patria.

\* *Durante la guerra, con la jerarquía de Teniente, integró el Grupo de Helicópteros de Asalto 601*

- 2 El teniente Héctor Molina recibió un reconocimiento especial por su desempeño como piloto de un helicóptero sanitario
- 3 Svendsen y Florio, junto a sus tripulantes fueron condecorados por la acción.
- 4 Svendsen y sus tripulantes son condecorados por la acción y el aviador recibe el brevet de Aviator Naval honoris causa.
- 5 El teniente primero Pérez Cometto, fue condecorado por la acción.
- 6 Años después, el Teniente Coronel Francisco Ramírez recibió una alta condecoración de la Gendarmería Nacional por esa acción.
- 7 Palabras del brigadier Anthony Wilson, comandante de la Brigada 5 de Infantería británica (The Sunday Insight Team - Una cara de la moneda- The Falklands War, Hyspamérica, Bs. As., 1984, p. 382. Según cálculos realizados en la República Federal de Alemania, las bajas británicas habrían sumado más de 700 muertos y 1.500 heridos. Teniendo en cuenta que, durante los tres años de la guerra de Corea, Inglaterra perdió 537 hombres, la simple admisión de 255 muertos en 45 días de operaciones indica el más elevado promedio de bajas por día de combate, sufrido por los ingleses desde la Segunda Guerra Mundial.



## Los Cañones de Malvinas

Alejandro J. Amendolara

**Las piezas de artillería cordobesas que fueron trasladadas a las islas se convirtieron en un arma clave para las tropas argentinas y se ganaron el respeto de los ingleses; hoy una de ellas ocupa un lugar en el Museo de los Paracaidistas de Aldershot, cerca de Londres.**

Es la mañana del 1º de mayo de 1982 en Puerto Argentino. Pocas horas atrás habían terminado los ataques aéreos de los Vulcan y Sea Harrier sobre el aeropuerto y otros objetivos estratégicos en las islas. Ahora sería el turno de los buques británicos de acercarse a las costas para continuar el castigo sobre las posiciones argentinas con su artillería naval.

La reacción argentina no tardaría en llegar. Varias oleadas de aviones Dagger arrojaron sus bombas sobre las embarcaciones enemigas, las que, tras evaluar los daños recibidos, debieron repensar seriamente sobre la táctica utilizada.

A partir de entonces, las incursiones de bombardeo naval se realizarían sólo por la noche, lejos del alcance de la artillería terrestre y sin la molestia de las aeronaves argentinas, imposibilitadas de operar en misiones de ataque naval nocturno.

Transcurrían las noches, y la guarnición argentina sufría el constante martilleo de los proyectiles británicos. Cada buque tenía un cañón automático de 115 milímetros, con capacidad para efectuar 80 disparos por minuto. Resultaba indispensable dar una respuesta. Y rápido.

En la tarde del 13 de mayo, aterrizaba en Puerto Argentino un C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Argentina, luego de un prolongado vuelo rasante sobre las olas del mar burlando el bloqueo. Al abrirse la compuerta de la bodega de la aeronave, no fue poca la sorpresa. Se asomaba la boca de una mole impresionante: era un cañón remolcado Sofma, calibre 155mm L33 Modelo 1977, del Ejército Argentino.

La pieza había sido concebida y desarrollada en Argentina por Citefa durante la década del setenta, y producida en la Fábrica Militar de Río Tercero, en la provincia de Córdoba.

Tenía un alcance máximo de 20 kilómetros, con munición convencional de 43 kilos. Suficiente para que los incursores perdieran también su impunidad nocturna. La pieza era considerada de gran avanzada y con características similares a las mejores del mundo. Ahora sería su turno para demostrarlo.

Tres días después, y con la pista de aterrizaje totalmente a oscuras, llegó otro Hércules con una segunda pieza.

Por su gran tamaño (más de 10 m de largo), estos cañones recibieron en Malvinas apodos afectuosos, tales

como «Gran Berta», «Gran Chaparral», «Gran Leopoldo», luciendo inscripciones jocosas alusivas a algún miembro de la corona sobre sus tubos.

Se decidió su emplazamiento en los alrededores de Puerto Argentino, sobre el camino que pasaba por Sapper Hill, al abrigo de su ladera noreste. El peso del cañón (8500 kilos) y la ausencia de caminos adecuados provocaban su hundimiento en la esponjosa turba malvinense. Ello causaba grandes limitaciones en su movilidad, requiriendo un mayor trabajo y la utilización de una retroexcavadora para lograr el emplazamiento de las piezas en su posición, a unos 150 metros una de otra. Estas tareas y el traslado de la pesada y escasa munición culminaron al día siguiente. Como jefe de la Batería «D» del Grupo de Artillería 3 fue designado el teniente primero Luis A. Daffunchio, de quien se decía que a los Sofma «los tiraba al aire y caían parados». Los soldados argentinos, refregándose las manos, comenzaban a sentir que vengarían las molestias nocturnas de las últimas dos semanas. Ahora había que esperar. Pero no por mucho tiempo.

### Bautismo de fuego

Esa misma noche, pasadas las 23:00 hs, el jefe de la pieza recibió la información sobre la aparición en el radar de un eco sobre el mar. Era un buque que navegaba hacia el circuito de tiro cerca de la costa para cumplir con su rutinaria tarea de bombardeo naval contra las posiciones argentinas, confiado en la ausencia de respuesta. Esa noche se equivocaría.

Con los datos suministrados por el radar se establecieron la distancia y el ángulo de dirección para el disparo que, sumado a la velocidad del buque y el tiempo estimado en que el proyectil llegaría al blanco, permitiría preparar la pieza para abrir fuego. La munición era escasa, por lo que los artilleros argentinos no podían permitirse fallar.

Cuando el incursor se encontraba a unos 18 km de distancia, el silencio de la noche se quebró con el hasta entonces desconocido estampido del disparo del Sofma. Para sorpresa de la desprevenida tripulación, los impactos cayeron cerca del buque. Si bien no causaron daño, lograron el efecto esperado. Abruptamente la nave viró con rumbo opuesto, alejándose a toda velocidad. La guarnición argentina estalló en júbilo. El efecto sobre su moral resultó asombroso.

Habían culminado las infernales noches de impotencia contra los buques agresores.

En la noche del 17 de mayo se repetiría la acción. A las 22:50 hs, el radar recibió un eco ubicado a unos 30 km de la costa. Pocos minutos después aparecieron en la pantalla dos ecos más, que se aproximaban a gran velocidad en dirección a la costa. Ahora se contaba con un se-

gundo cañón. Los buques comenzaban a realizar el habitual circuito de carrusel para el bombardeo naval. Los artilleros argentinos concentraron el fuego sobre uno de los blancos. Con los primeros impactos sobre el agua, los tres buques repitieron la desesperada maniobra, alejándose velozmente del lugar. Ya no se acercarían más impunemente. Había comenzado un duelo personal entre los buques ingleses y la artillería argentina.

### Mirando al poniente

A principios de junio, con la infantería y artillería británicas aproximándose desde el oeste sobre el perímetro defensivo de Puerto Argentino, los Sofma recibieron una nueva tarea. Durante el día debían apuntar sus bocas de fuego en dirección a los cerros que comenzaban a ser ocupados para el avance final sobre la capital isleña.

Así, en varias oportunidades efectuaron disparos sobre los montes Kent y Wall, atacando posiciones de artillería, infantería y puestos de observación enemigos.

Los efectivos británicos rápidamente aprendieron a distinguir el zumbido de la munición de 155 mm aproximándose, y a hundir sus cabezas en la turba apenas lo escuchaban.

Los intentos para silenciar la molesta artillería argentina fracasaban uno tras otro.

Las tropas enemigas recibían su castigo mientras intentaban avanzar sobre Monte Longdon, Dos Hermanas y Monte Harriet.

Ahora eran los ingleses los que sentían la impotencia. Y su paciencia estaba llegando al límite.

En la mañana del 12 de junio, mientras los cañones eran aprestados para realizar una salva de disparos sobre blancos terrestres, dos aviones Harrier GR3 se lanzaron temerariamente en vuelo rasante hacia las posiciones argentinas ubicadas en las cercanías de Sapper Hill. Buscaban los cañones de 155 mm. Lanzaron sus bombas racimo alcanzando una de las piezas, hiriendo además a varios de sus sirvientes, incluyendo a «Tom», el perro mascota que los soldados habían traído del continente. Uno de los aviones fue alcanzado por el fuego de armas livianas, y dificultosamente aterrizó en el portaaviones HMS Hermes, con un incendio en la zona posterior de su fuselaje. Si bien fue reparado, no volvería a participar en la guerra. El incursor pagó cara su osadía. La localización y ataque a las posiciones de estos cañones serían una de las máximas prioridades para la Royal Artillery y la Royal Air Force durante la campaña. En la costa, disipados el humo y la confusión, las ruedas de una de las piezas quedaron hechas jirones, inmovilizando el cañón. Con la posición convertida en terreno arrasado por las bombas e innumerables proyectiles navales, se decidió su traslado al día siguiente a una nueva. Los ingleses tendrían un respiro, pero breve.

Pasarían menos de 24 horas para que otro cañón, junto con más munición, llegara a las islas en la bodega de un avión Hércules. En prevención de otros ataques, la pieza recién llegada fue transportada a una nueva posición más hacia el este de la anterior, adonde llegó luego el cañón sobreviviente del ataque aéreo.

El asalto final sobre Puerto Argentino se aproximaba. Los duelos de artillería eran incesantes. A los Sofma se les sumaban los obuses Otto Melara de 105 mm, pero las piezas inglesas quedaban fuera del alcance de los proyectiles argentinos. Ello hacía muy arriesgada la situación de nuestros artilleros, obligándolos a cambiar su posición permanentemente para evitar ser alcanzados. Pero la munición les estaba escaseando.

El último vuelo en entrar a Puerto Argentino en la noche del 13 de junio llevaba en su vientre una última pieza de 155 mm. Tal vez, un intento desesperado para prolongar el desenlace final. Sería muy tarde. Las tropas inglesas ya estaban en las afueras de la capital y esa última noche los artilleros argentinos callarían finalmente sus cañones. Dispararon hasta agotar su munición.

En la mañana siguiente se produjo el cese del fuego.

El último cañón no alcanzó a ser emplazado y quedó estacionado en una de las calles de la ciudad.

Los artilleros sacaron de sus piezas los blocks de cierre, enterrándolos en la turba, en un intento para inutilizarlas. No fue poca la sorpresa de los ingleses al constatar la escasa cantidad de cañones Sofma que tantos dolores de cabeza les habían ocasionado. Cualquier inglés que hubiera experimentado la sensación de quedar bajo el fuego de los 155 mm, con sus esquirlas y explosiones, aún los recuerda con respeto. La reputación que por estos cañones nació entre las tropas de elite inglesas los llevó a conservarlos como trofeos. Una de las piezas fue colocada en un lugar de honor en el Museo de los Paracaidistas en Aldershot, a pocos kilómetros de Londres.

Con inmensa fortaleza y coraje, contando con cañones fabricados en el país, al igual que los forjados por fray Luis Beltrán más de un siglo y medio antes para el Ejército de los Andes, los artilleros argentinos habían cumplido su misión.



El SOFMA en Malvinas





## El RIMec «Gral. Viamonte» y la Ca I «A» del RI 1 «Patricios»

La Participación en Malvinas del Regimiento de Infantería Mecanizado 6 «Gral. Viamonte» (RIMec6) y de la Compañía de Infantería «A» del Regimiento de Infantería 1 «Patricios» (RI 1)

Gral. de División (R) VGM Jorge Halperín y \*\* Teniente Coronel (R) VGM Raúl Daniel Abella

### Síntesis

En abril de 1982 el Jefe de R. Tcnl. D. Jorge Halperín, recibe la orden de alistar la Unidad para entrar en operaciones en Malvinas.

Una vez llegado a las islas tiene como misión:

- Relevar al RI 25 en el sector Oeste de la posición inicialmente asignada a esta unidad. (Puerto Argentino)
- Mantener a sus órdenes a la Compañía de Infantería «C» del RI 1
- Ocupar y ejecutar la defensa del sector asignado con prioridad contra una acción anfibia del enemigo.

En las islas la Ca I «B» «Peribebuy» fue segregada tempranamente y gracias a sus acciones de combate en apoyo del BIM 5 mediante la ejecución de contraataques facilitó el desprendimiento y repliegue de este elemento. La Compañía «B» ocupó posiciones y combatió en Dos Hermanas y Tumbledown. Por estas acciones recibieron varias condecoraciones varios integrantes, entre ellos el **Soldado C/62 Omar Poltroneri** **quien fue condecorado con la más alta distinción que otorga la nación, «La Nación Argentina al heroico valor en combate».**

Es de destacar que el RI 6 participó de la última acción ofensiva realizada por el componente terrestre de la isla, acción por la que resultaron condecorados los entonces, Mayor Jaimet y el Subt. Vilgre Lamadrid.

Las bajas sufridas por la Unidad fueron 2 suboficiales y 9 soldados:

Sarg. Ay I Eusebio Aguilar  
Sarg. Ay I Edgardo Ochoa  
Sold. C/ 62 Walter I. Becerra  
Sold. C/ 62 Juan Rodríguez  
Sold. C/ 62 José H. Echaue  
Sold. C/ 62 Luis J. Bordó  
Sold. C/ 62 Ricardo J. Luna  
Sold. C/ 62 Héctor A. Guane  
Sold. C/ 62 Sergio O. Azcarate  
Sold. C/ 62 Juan V. Horisberger  
Sold. C/ 62 Horacio A. Baldivares

En 1992, como consecuencia de la reestructuración de la fuerza se trasladó a TOAY. Allí recibe en enero de 1993 al RI Mec. 12 «General Arenales», conformando con éste la Guarnición Militar TOAY, hasta hoy el mayor agrupamiento de Infantería Mecanizada en el país.

### Antecedentes

El 2 de abril de 1982, el RIMec 6 se encontraba cumpliendo las exigencias del subperíodo básico de adiestramiento, con los conscriptos recién incorporados (Clase 1963). Ello ocurría

en un vivac instalado en la zona de Olivera, Pcia de Bs As, a 15 Km de Mercedes, ciudad en la que la unidad guardaba desde el año 1915.

Los soldados de la clase anterior, que ya habían obtenido una baja parcial en noviembre de 1981, compartían sus tareas entre el cuartel de Mercedes y el vivac en Olivera. Se trataba de ciudadanos oriundos, en su mayoría, de los partidos próximos a esta ciudad del Oeste bonaerense, los que habían realizado un adiestramiento militar caracterizado por numerosas salidas al terreno.

Con las primeras luces del citado día, los integrantes del Regimiento, aun en sus carpas, tomaron conocimiento por noticias radiales, del desembarco de fuerzas argentinas en Malvinas. Téngase en cuenta el efecto de la noticia, máxime cuando en el vivac no se disponía de teléfono para confirmar o averiguar datos precisos acerca de lo ocurrido.

A partir de ese momento todo sucedió vertiginosamente: concurrencia al cuartel de Mercedes del Jefe de la Unidad, comunicación con el Comandante de la Xma Brigada de Infantería Mecanizada - ocupaba dicho cargo, el extinto General de Brigada Oscar Jofre, quien se encontraba, en materia de información, en situación similar - pedidos de la población para que la Banda de Música se trasladara a la plaza principal a la que concurría la gente para exteriorizar su alegría por lo ocurrido, etc. Indudablemente, el pueblo argentino se sentía protagonista de una actitud viril y valiente, por la cual se había recuperado lo que ciento cincuenta años antes se nos había usurpado por la fuerza y que por derecho nos pertenecía. Ciertamente, lo que el pueblo ignoraba - no tenía por qué saberlo - era que sólo se trataba del inicio de un complicado camino, cuyo final resultaba todavía incierto.

El lunes 5 de abril, el Jefe del Regimiento debió concurrir al Comando en Jefe del Ejército. Desde ese momento, ya se presentía que la Unidad, o parte de ella, podían recibir alguna misión relacionada con lo acontecido.

El miércoles 7, junto con el Comandante de la Brigada, el Jefe de Regimiento asistió a una reunión ordenada por el Comandante del 1er Cuerpo de Ejército, en la que se impartieron directivas y el Regimiento 6 fue designado como responsable de preparar una Compañía de Infantería para que, trasladada a Malvinas, actuara como reserva aeromóvil mediante la puesta en apoyo de los correspondientes helicópteros.

La Subunidad fue organizada sobre la base de la Compañía de Infantería B «Peribebuy», y completó sus efectivos con soldados y cuadros de otras subunidades, en razón del licenciamiento que se había producido.

Cuarenta y ocho horas después, el 9 de abril, se recibió el orden de pre-

parar la unidad al completo, para marchar a las Islas junto con la totalidad de la Brigada - excepto su Grupo de Artillería -. Para ello, se había dispuesto la convocatoria del personal de la clase 1962, cuyos integrantes se encontraban reintegrados a la vida ciudadana desde el mes noviembre. La inmediata presentación de estos jóvenes, que respondieron aun sin recibir el llamado, constituyó un verdadero ejemplo de civismo, que hubiese llenado de orgullo al Gral. Richeri, propulsor del servicio militar obligatorio.

Desde esta oportunidad y hasta la partida, se realizaron múltiples actividades logísticas, entre ellas, el destacamento de dos comisiones que embarcaron a órdenes de dos oficiales en sendos buques mercantes. La primera comisión portaba munición para la Ca B, mientras que la segunda llevaba seis Jeeps M Benz, material pesado (aguateros, cocinas, etc.) y munición para los restantes efectivos. Cabe destacar, que esta última comisión arribó a las islas con posterioridad a la llegada de los efectivos. La Unidad poseía un depósito de movilización con material nuevo para dotar a un regimiento de infantería a crearse, pero sólo fue autorizada a extraer los efectos imprescindibles para completar lo faltante. Lo expresado revelaba que la posibilidad de enfrentar otro conflicto limítrofe con un país vecino, estuvo siempre latente en quienes ejercían las más altas responsabilidades de la conducción.

Al respecto, cabe señalar, que antes de la partida, el 11 de abril, el Comando de Brigada comunicó que una Compañía de Infantería del Regimiento de Infantería 1 «Patricios» embarcaría en El Palomar, agregada al Regimiento, para ocupar el rol de la Compañía de Infantería C, no organizada en tiempo de paz por la Unidad. En dicha oportunidad se dispuso, también, para completar los efectivos, la agregación de un Capitán - alumno de la Escuela Superior de Guerra - de un Teniente 1ro - cursante de la Escuela de Inteligencia - de dos Subtenientes y seis Cabos todos «En Comisión», los que debían egresar a fin de año del Colegio Militar de la Nación y de la Escuela de Suboficiales «Sargento Cabral», respectivamente. Todos ellos tuvieron un comportamiento por demás destacado, pese a la inexperiencia y extrema juventud de estos últimos. Cabe señalar que un subteniente «En comisión», fue distinguido por el Ejército debido a su desempeño como Jefe de la 3ra Sección de la Compañía B.

### Malvinas

El 12 de abril, en horas de la tarde, el primer escalón embarcó en El Palomar hacia Río Gallegos, en aviones de transporte pertenecientes a Aerolíneas Argentinas. Desde esa ciudad, en aeronaves de menor porte de dicha empresa, fue trasladado a Malvinas.

Finalmente, dicho escalón arribó a la Isla Soledad, aproximadamente a las 0530 horas del día martes 13 de abril.

Ni bien iniciada la actividad en la Isla, uno de los «peores adversarios», el clima, permitió comprobar que el equipamiento (enormes carpas, vestuario de llanura, etc.), más la ausencia de los elementales efectos para elaborar el «rancho» (aun en viaje marítimo), no daría tregua en su agresividad. El viento, el frío y la permanente llovizna ponían a los Arribeños y Patricios (así se denominaba desde antiguo, a los del 6 de Línea y a los del 1 Grande) frente a una dura prueba pero ellos supieron superar con fortaleza, sacrificio y creatividad.

El Comando de Brigada impartió una orden, por medio de la cual se imponía al Regimiento la defensa de la localidad de Puerto Argentino. Para ello, la Compañía de Patricios debía ser agregada al Regimiento 25 de Infantería (RIMec 25), que ocupaba el sector Este, incluyendo el aeropuerto. La Compañía B operaría bajo control directo del referido Comando, al Oeste de Puerto Argentino como Reserva, mientras que la Sección Morteros Pesados (Sec Mor Pes) debía ser agregada al Regimiento de Infantería Mecanizado 3 «Gral. Belgrano» (RIMec3), que ocupaba un sector al Sur de la localidad entre el RIMec 25 y el Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM5). Se le agregaban 120 hombres de la Agrupación de Ingenieros Pto. Argentino (Agr Ing Pto Arg) y de la Compañía de la de Policía Militar 181 (Ca PM181).

De inmediato, se trató de lograr la obtención de un local destinado a la instalación del Puesto de Comando de la Unidad, hecho que no fue fácil de concretar pues los pocos lugares disponibles ya habían sido asignados a otros elementos. Empero, se logró una casa en David Street, última calle de la ciudad hacia el SE, designada con el número 100. Dicho alojamiento se presentaba en muy precarias condiciones, y sus dimensiones eran realmente reducidas. Este lugar fue retenido hasta el 14 de junio, y usado como depósito de bagaje, y aun para descanso de algún «averiado transitorio».

Una semana después, el 21 de abril, debido a modificaciones en el dispositivo de defensa, el Regimiento recibió la orden de ocupar parte de un sector que defendía el RIMec 25, al SE de la localidad. Debía, también, desagregar los efectivos que no le eran propios y recibir nuevamente la Ca de Patricios que pasó a denominarse Ca C y la Sección Morteros Pesados, menos un Grupo Morteros que continuaría agregado al RIMec 3. Asimismo, hubo que entregar los Jeeps M Benz - excepto uno - al Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 10 (Esc Expl C BI 10) y otras modificaciones menores.

En síntesis, la misión imponía: **«Defender el sector para impedir su**



**ocupación por parte del enemigo, organizando la posición mediante puntos de apoyo (se encontraba sobreextendida), a fin de ejecutar la defensa en los 360°».**

La posición se ocupó y hasta el 30 de abril la actividad estuvo dirigida a su preparación, planeamiento de contraataques, instalación de obstáculos, campos minados a cargo de fracciones de ingenieros y otras tareas. Todo ello, sin duda, resultaba bastante dificultoso, debido a la ausencia de material de fortificación (el enviado desde Buenos Aires no había podido ser desembarcado por falta de guinches apropiados en la terminal portuaria), de enmascaramiento (se carecía de vegetación apropiada), y fundamentalmente, por la presencia de un terreno anegadizo, del cual, a pocos centímetros de la superficie, brotaba el agua. A lo expresado, debe agregarse una pertinaz llovizna, que demandaba de las tropas una continua tarea de desagote, y resistir estas acciones con la ropa y el calzado siempre húmedo, cuando no mojado.

### Fin de la crisis e iniciación de la guerra

El 1 de mayo, aproximadamente a las 0450 horas, dos fuertes explosiones en la zona del aeropuerto conmovieron a todos violentamente. Era el inicio de una guerra, guerra limitada pero guerra al fin, en la que habíamos ingresado, quizás sin desearlo, y para la cual, justo es reconocerlo, no se había dispuesto de medios ni de tiempo para una adecuada preparación.

Desde esa fecha hasta el ataque final a Puerto Argentino, sin solución de continuidad, se produjeron ataques aéreos por parte de patrullas aéreas enemigas (PAC) - normalmente durante el día - y fuego naval de perturbación, en horas de la noche. Felizmente éste no era muy eficaz, razón por la cual, el personal que estaba protegido en las posiciones, no era presa de sus efectos. No obstante, la impotencia que significaba no disponer de armas cuyo alcance permitiese inferir algún daño al enemigo - excepción hecha de dos cañones cal 15, 5 traídos del continente con posterioridad (bautizados «Gran Berta»), más los pocos Exocet increíblemente adaptados para lanzamiento terrestre, y la artillería de defensa aérea, que al disponer de moderno material pudo neutralizar e impedir el vuelo de aeronaves inglesas hasta determinada altura, sin olvidar los ataques efectuados por los aviones de la Fuerza Aérea y la Aviación Naval - provocaba una permanente tensión, con el consiguiente desgaste psíquico que se sumaba al cansancio físico del personal. Y piénsese, al respecto, que lo expresado se veía agravado, entre otros factores, por la imposibilidad de relevos que permitiesen un descanso rotativo, sumado este hecho a la carencia de alimentos, en virtud del bloqueo que obligó a los elementos del Ejército a racionar un solo plato fuerte por día, desde el 13 de mayo hasta los primeros días de junio. Por otra parte, la comida, pese a la abnegación del personal que la distribuía, llegaba fría a los destinatarios, pues sólo se disponía de recipientes cilíndricos metálicos para su reparto, en medio de temperaturas con marcas negativas permanentes. Esta si-

tuación fue produciendo un desgaste general progresivo, imposible de mitigar.

Además, influyó también negativamente en el mantenimiento de la moral, la falta de recepción regular de la correspondencia de los familiares directos, debido a que el poco lugar disponible en los aviones, era ocupado por las sacas de correspondencia dirigida «Al Soldado Argentino». Dicha correspondencia - dispuesta su confección por el Estado - si bien contenía el aliento y la gratitud de la juventud estudiantil, no reemplazaba, ciertamente, a la que se esperaba con ansiedad, hecho que originaba una comprensible decepción. También lo fue la acción psicológica triunfalista transmitida a diario por las emisoras radiales, frente a la realidad que vivían los combatientes

Se dispuso la comprobación del armamento disponible en dos oportunidades, lo cual permitió, con limitaciones, la reparación de desperfectos existentes desde la paz, motivados por la obsolescencia de alguno de ellos. Todo el personal realizaba esfuerzos para superar falencias y condicionamientos, sabiendo que, en definitiva, cuando llegase el momento de una definición, se agotarían los recursos para cumplir con lo disponible, de la mejor manera posible. Así, por ejemplo, el extinto Teniente Peratta, Jefe de la Sección Morteros Pesados cal 120 mm, luego de una prueba de tiro, requirió contar con placas bases de repuesto, pues por las características del terreno, las existentes (una por mortero), se hundían de forma tal que era muy difícil extraerlas y disponer nuevamente con premura del arma en condiciones de tiro, y en dirección opuesta (el enemigo podía atacar en los 360°). Se le respondió entonces que en la isla no existían disponibilidades, y que llegado el momento, el deseo de cumplir con la misión impuesta, seguramente le permitiría lograrlo. Así sucedió la noche del 13 al 14 de junio, cuando los morteros que se encontraban en condiciones de tirar en dirección Sur, debieron abrir el fuego para neutralizar una invasión al Norte, sobre la Península de Camber, sector Este del R I Mec 7, a una distancia aproximada de 3.800 mts. En dicha ocasión pudieron efectuarse, aproximadamente, sesenta disparos.

El desgaste ocasionado por la ocupación de una posición prácticamente sitiada, generaba, consecuentemente, en muchos, el deseo de operar ofensivamente en procura de una definición. Así lo sentían y así la manifestaron en una oportunidad, dos oficiales Jefes de Sección durante una conversación con el Jefe de Regimiento. Esta posibilidad ya se encontraba en estudio en el Cdo Agr Ej Pto Argentino, pero finalmente fue desechada por desestimarse su posibilidad de éxito. Debe recordarse, que la carencia de elementales medios de transporte, incluso para la dotación inicial de munición y las armas de apoyo, como también la ausencia de mochilas, entre otros elementos faltantes, había convertido a las tropas, sin que ello se deseara, en prisioneras del terreno, retrayéndolas a una situación similar a la de la época de la guerra de trincheras.

Finalmente, a partir del 12 de junio, el fuego de la artillería de campaña enemiga se hizo sentir con toda su intensidad sobre la posición de Puerto Argentino. Era notable advertir el cambio de posición de sus piezas por modo aeromóvil, mientras las propias debían permanecer inmóviles. Aproximadamente a las 0600 horas, debido al progreso del ataque inglés y a la orden impartida al RIMec 3 - por la cual este Regimiento debió abandonar su posición con los efectivos disponibles para cumplir una misión al Oeste - el flanco lindante con esta Unidad quedó libre. El Regimiento 6 recibió, entonces, la orden de preparar sus armas de apoyo de fuego en dirección Oeste.

En tal circunstancia, se les ordenó a los jefes de fracción el cambio de frente (Sur a Oeste). En tanto, el Jefe de la Reserva (Sección Exploración), debía ocupar una posición de bloqueo en el flanco Oeste, y el Puesto de Comando de la Unidad fue trasladado al Puesto de Comando de Alternativa (Reserva). Cumplidas estas acciones, y en ocasión que el Jefe de Regimiento le informó al Comandante de la

Agrupación la finalización del cambio de dispositivo, éste le comunicó su satisfacción por el sobresaliente desempeño del Jefe de Operaciones, a cargo de la Reserva de la Agrupación Ejército y de la Compañía B, los que operaban directamente bajo su mando.

A partir de las 1045 horas, aproximadamente, se produjo un silencio en el campo de combate, y minutos después, se recibió una orden en el Puesto de Comando, la cual imponía el cese de toda actividad operacional.

### La Compañía de Infantería B

El día 15 de abril, el Jefe de Regimiento transmitió a la subunidad, la orden referida a su desempeño como Reserva Aeromóvil de la posición «Puerto Argentino», a órdenes directas del Comando de Agrupación Ejército (Cdo Br I Mec X).

A la semana del arribo, el 20 de abril, el Oficial de Operaciones de la Unidad, Mayor Oscar Ramón Jaimet, se hizo cargo de la Reserva, quedando la Subunidad, por ende, a sus órdenes. Posteriormente, el 27 del mismo mes, se le ordenó a la Compañía ocupar una posición de bloqueo en el Cerro Dos Hermanas, lugar donde permaneció hasta el 13 de junio.

Recién el 30 de abril se logró reunir la totalidad del equipo y munición, elementos que, en su mayor parte, debieron ser transportados a brazo hasta el lugar. El clima, como ya se ha expresado, provocó que el personal debiera permanecer la mayor parte del tiempo, con su ropa húmeda, a veces mojada. Los escasos lapsos de sol se aprovechaban para secarla, y también para ajustar el dispositivo, reglar las armas y escribir cartas a los respectivos hogares. Cabe señalar que la posición ocupada, alejada de la población y en un cerro pedregoso, agravaba las condiciones y el desgaste del personal.

Hasta el 10 de mayo, las actividades transcurrieron con un grado mayor de alistamiento, tratándose de mantener en alto la disciplina. Se realizaban, en las pausas del fuego aéreo y naval, formaciones con parte del personal, revistas médicas, etc., es decir, se cumplían todas aquellas actividades que permitían alentar en la gente, una elevada cohesión. El racionamiento se efectuaba una vez al día, por cuanto a las 1800 horas oscurecía y el lugar no ofrecía facilidades para cocinar o calentar la comida sin delatar la ubicación.

Delante de la posición, la Compañía de Comandos 601 realizaba numerosas actividades de combate. El contacto con sus integrantes, por su fortaleza espiritual y su óptima capacitación, reconfortaba la moral propia, al tiempo que generaba un sentimiento de orgullo hacia los oficiales y suboficiales que la integraban.

Sin embargo, pese al fuego aéreo y al de la artillería naval, la moral del personal no decayó. Pero el enemigo más importante - «la rigurosidad del clima» - continuaba su acción.

Entre el 16 y 22 de mayo, se dispusieron rotaciones de personal a nivel sección, a fin de permitir, entre otras cosas, un buen baño y un descanso reparador, sin las tensiones propias de la primera línea. Hasta esa fecha, sólo se habían evacuado seis soldados, uno de ellos por una herida accidental de arma de fuego.



*Gráfico de las ubicaciones según fuentes británicas*

El 28 de mayo, el Cerro «Dos Hermanas» sufrió un hostigamiento permanente de cañoneo naval. Simultáneamente, la posibilidad de cumplir una misión de alerta temprana en proximidades del Monte Simón, según se había recibido en una orden, que-

daba sin efecto, modificándose por última vez el dispositivo, el 30 de mayo. En esa oportunidad, se tomó contacto con el Batallón de Infantería de Marina 5, Unidad que recibiría a la Compañía, en caso que fuere necesario realizar un repliegue.

En esos días, lo más importante fue la llegada a la posición del Regimiento de Infantería 4 (RI4), quien ocupó la altura Oeste del Cerro Dos Hermanas. Un esfuerzo titánico, teniendo en cuenta los momentos tácticos que ya se vivían y las condiciones en las que había llegado esa Unidad.

El 3 de junio, la Subunidad tuvo los primeros evacuados por esquirilas de fuego naval y artillería de campaña del enemigo. El 8 de junio, la masa de los fuegos ingleses fueron concentrados sobre el Monte Longdon. La situación era tensa y el estado de alerta, total. Ya nadie debía ni podía descansar.

Entre el 11 y 12 de junio, el fuego enemigo fue intenso, obligando, por momentos a que los efectivos se aplastasen el terreno. Se agregaba, también, el fuego de armas automáticas (distancias medias y próximas). Aproximadamente, a las 0200 horas del día 12, fracciones del RI 4 (Compañía C/RI 4), que se encontraban al SO, lindando con la posición de la subunidad, se replugaron combatiendo en dirección a Moody Brook, sobre el camino que une Murrel Bridge con Moody Brook. Esta situación dejó prácticamente aisladas a la 1ra y 3da Sección que combatían en primera línea. Se recibió, en dicha circunstancia, fuego de morteros y armas portátiles, al tiempo que se sufrían las primeras bajas en proximidades del Puesto Comando del Jefe de la Reserva.

Aproximadamente a las 0500 horas, la tarea de recuperar las fracciones más adelantadas había finalizado, pero el repliegue de los efectivos del RI 4, hecho anteriormente señalado, y la presión del ataque enemigo que amenazaba los flancos y la retaguardia de las referidas secciones, obligaron a la Compañía a iniciar un repliegue nocturno en dirección al BIM 5 (Monte Tumbledown), más precisamente hacia el sector de la Compañía Nacar de dicha Unidad. El repliegue, en este caso, se realizó bajo la presión del fuego enemigo, y fue respondido por el propio. Esta costosa y difícil circunstancia se superó, merced al espíritu de sacrificio, abnegación y valor de todos los integrantes de la Subunidad. Merece destacarse, en este trance, la actitud del Soldado Conscripto Oscar Ismael Poltronieri, quien permaneció aferrado a su arma automática, protegiendo el repliegue de los restantes efectivos en reiteradas oportunidades, circunstancias por las cuales se lo creyó muerto varias veces.

El día 13 se alcanzó el sector Norte del Mte Tumbledown, oportunidad en la que el Cte Agr Ej Pto Arg agregó la subunidad al BIM 5, pero en condiciones de ser empleada a órdenes de la Agrupación para la ejecución de contraataques en su sector y en el del RI-Mec 7. El Jefe de la Reserva tomó entonces contacto con el Jefe de Unidad de IM. La Compañía procedió a reorganizarse. En ese momento, ya se contaba con muy escasa munición, y debido al repliegue bajo presión, se poseía como equipo, sólo «lo puesto».



*Oscar Poltronieri mostrando la máxima condecoración Argentina que le fuera otorgada*

Por su parte, la situación que vivía el BIM 5, en especial la Compañía Nacar, demandó que el Jefe de la Reserva se adelantara con la 2da Sección disminuida y un grupo apoyo integrado con las ametralladoras disponibles, excepto las de la 3ra Sección, y dispusiera su empeñamiento como refuerzo, en el sector de la referida Subunidad. La 3ra Sección, también destacada con idéntica finalidad, durante su desplazamiento se trabó en combate con el enemigo que intentaba penetrar la posición del BIM 5 por el flanco N, logrando bloquearlo. Con ello, permitió el repliegue de los efectivos comprometidos, pertenecientes a dicha Unidad.

El día 14, en las primeras horas, un contraataque, ejecutado por los efectivos disminuidos de la Compañía B, en el sector defensivo de la Compañía «Nacar» del BIM 5, fue bloqueado por el enemigo. Como consecuencia, quedó aferrada la 3ra Sección, la cual logró replegarse merced al refuerzo de los efectivos disponibles de la Sección Apoyo. Se recibió entonces intenso fuego de artillería y morteros, y se combatió al Este de Tumbledown. Nuevamente se sufrieron bajas importantes.

Transcurrido el amanecer, y encontrándose los Jefes de la Reserva y de la Compañía B en el puesto comando del jefe del BIM 5, se resolvió alcanzar, con los efectivos disponibles, las alturas de Sapper Hill. Cuando los efectivos se encontraban en proximidades de esa zona, se recibió de parte del Cdo Agr Ej Pto Argentino, la orden de cese del fuego.

Posteriormente, a media mañana, el repliegue de la Subunidad continuó hacia Moody Brook, recibiendo fuego desde Wireless Ridge, circunstancia que obligó a ocupar una posición, desde la cual el enemigo fue neutralizado. También se facilitó el repliegue de una fracción del RI Mec 3 que se encontraba al N del curso de agua. A su arribo, se había logrado desprenderse del enemigo, alcanzándose finalmente, el límite O de la localidad de Pto Argentino.

## Final

Retomando el relato de lo sucedido al conjunto del Regimiento, digamos que a las 1530 horas del 14 de junio, el Jefe del Regimiento, junto con los restantes jefes de elementos dependientes, debieron concurrir a una reunión con el Comandante de la Agrupación Ejército, General Jofre, la cual se realizó en su Puesto de Comando. Durante esta reunión, y sensiblemente emocionado, el mencionado General destacó «Su convicción acerca del esfuerzo realizado y la disposición demostrada para el cumplimiento del deber militar, en condiciones realmente muy

adversas, a la vez que exhortó a mantener la entereza, una actitud digna frente al enemigo y a prestar atención al resguardo físico y anímico de la tropa». Previamente, se había dado sepultura a los suboficiales muertos en proximidades del Puesto de Comando del Regimiento, pero esto no fue posible hacerlo con el personal caído en el Oeste, durante el repliegue, por cuanto el terreno ya había sido ocupado por el enemigo. Esa noche, todos durmieron, agotados, en sus posiciones. La Ca B lo hizo en proximidades del aeropuerto.

Indudablemente fue ésta una noche de difícil olvido, en la que se mezclaron muy disímiles sensaciones: la tristeza de la derrota y la muerte de muchos camaradas, el cansancio producto de lo vivido durante dos extenuantes meses - y muy en particular durante la última semana-, la posibilidad de descansar sabiendo que no serían despertados por el fuego enemigo y la expectativa por conocer lo que vendría. Quizás, lo expresado, pueda tener alguna semejanza con el sueño luego de la muerte de un ser muy querido, con el que se han vivido las alternativas de una larga y dolorosa enfermedad.

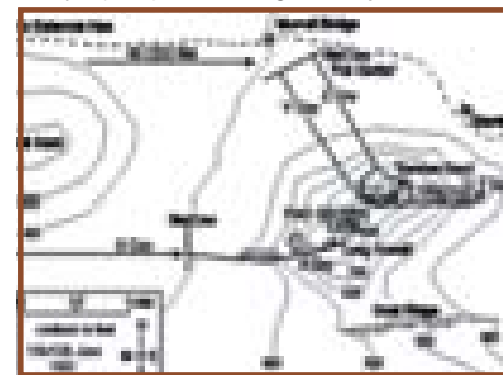
Al día siguiente, al despertar, se comenzó a ver, en el sector, patrullas inglesas que se desplazaban en proximidades. En cumplimiento de una orden del Cte Br, el Regimiento, en su totalidad, marchó hacia el aeropuerto, y de ahí en más, luego de inutilizar armas y abandonar la munición, se produjeron las actividades propias de los prisioneros de guerra.

El 20 de junio a las 1500 horas, los efectivos de la Unidad embarcaron en su totalidad en el buque hospital ARA «Alte Irizar». Sólo permanecieron como prisioneros, hasta el 14 de julio, el Jefe de Regimiento y el Jefe de Operaciones, además de los oficiales, algunos suboficiales y un reducido número de soldados de Patricios. Primeramente, se los alojó en un frigorífico abandonado en San Carlos, y luego en un transportador, el Saint Edmund, junto a aproximadamente quinientos prisioneros argentinos, en general los más antiguos de las Fuerzas participantes. Sin duda, se cerraba entonces un capítulo de esta historia y comenzaba otro, signado por angustias, expectativas e incomprendimientos, seguramente más difícil que el anterior.

Más allá del desenlace final, ajeno a la responsabilidad de los combatientes, sin diferencias jerárquicas, éstos hicieron mucho más de lo esperable con los escasos medios disponibles, resistiendo pese al enorme desgaste físico y diferencia tecnológica, durante dos meses, en una posición insular sitiada desde el inicio por un bloqueo estratégico seguido del táctico, circunstancias siempre desfavorables para el logro de la victoria, según lo demuestra la historia militar universal en múltiples situaciones similares, (plaza sitiada plaza tomada).

El Jefe de Operaciones y la subunidad destacada como Reserva (Ca B), tuvieron un destacado desempeño, por el cual varios de sus integrantes - entre ellos todos sus oficiales y el encargado de la subunidad - fueron objeto de con-

decoraciones y distinciones. Merece consignarse, que formó parte de sus efectivos el único soldado conscripto de todas las Fuerzas, que mereció la máxima condecoración que otorga la Nación a los combatientes. Estos hechos y la actuación de los restantes efectivos de la unidad, permiten afirmar que igual comportamiento hubiesen tenido estos últimos en situación similar. Así, los efectivos pertenecientes a estos dos primigenios Regimientos de la Patria, supieron escribir para su historia otra página de sublime entrega, enorme valor, y ejemplar abnegación y sacrificio.



*Gráfico británico del ataque a Dos Hermanas*



*Veteranos del RI6 en acto recordatorio*



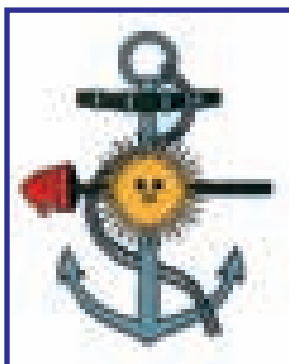
*El Gral. De División Halperín entrega medalla a la madre del Soldado Bordón, caído en el conflicto*



*Desfile de veteranos, al frente el Coronel Vilgré La Madrid*

\* Con la jerarquía de Teniente Coronel, se desempeñó durante el conflicto como Jefe del RIMec 6 «Gral. Viamonte». Miembro fundador y primer presidente de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas. (AVEGUEMA).

\*\* Con la jerarquía de Teniente 1ro, se desempeñó durante la guerra como Jefe de la Compañía de Infantería B. Debido a su desempeño, fue distinguido por el Ejército con la medalla «Al Esfuerzo y la Abnegación».



## Los Buques Hospitales en el Conflicto de Malvinas

*Seis buques hospitales actuaron durante el conflicto de Malvinas, cuatro británicos y dos argentinos. La finalidad de los buques hospitales fue estrictamente humanitaria en cumplimiento de las normas de la Convención de Ginebra del 12 de agosto de 1949, creada para aliviar la suerte que corren los heridos, los enfermos y los náufragos de las Fuerzas Armadas en campaña y en el mar.*

*De esta forma, socorrieron a los heridos, a los enfermos y a los náufragos, asistiéndolos y trasladándolos a un lugar seguro y adecuado para su recuperación. Para que puedan haber llevado a cabo su labor, en los Convenios Internacionales existentes al comenzar el conflicto, se previó que dichos buques bajo ningún concepto, podrían ser atacados, ni capturados, y que siempre serían respetados y protegidos.*

### EL RESPETO Y LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES HOSPITALES POR TODOS LOS CONTRINCANTES DEPENDIERON DE CUATRO CONDICIONES:

- 1- Comunicar a la parte contraria de las características del buque (notificación). Nombre del buque, dimensiones, nombre del comandante o capitán de la nave, etc.
- 2- Tomar las medidas necesarias para que pueda ser identificado (identificación y señalamiento). Todos los hospitales tuvieron la totalidad de su casco pintado color blanco, con grandes cruces rojas en sus bandas y en sus frentes. Durante la noche navegaban totalmente iluminados, en particular sus cruces rojas.
- 3- No entorpecer ni colaborar por ningún motivo con los combatientes de cualquier bando.
- 4- Estar sometidos al derecho de control por parte de los adversarios o de la Cruz Roja Internacional. De hecho, las autoridades de ambos bandos lo ejercieron, permaneciendo además, a bordo de cada buque y a lo largo del conflicto, un veedor de nacionalidad suiza, perteneciente a la Cruz Roja Internacional.

### Los buques hospitales británicos

Con 16.907 toneladas y 164,5 metros de longitud, el «Uganda» era el mayor de los buques hospitales británicos. Es un barco de pasajeros diseñado para cruceros turísticos entre Europa, América y Asia el que fue requisado a la compañía naviera propietaria, la British India Steam Navigation Company y transformado en buque hospital como el HMS «Hospital Ship Uganda». Con una capacidad de 550 camas, el «Uganda» fue el mayor hospital flotante del conflicto. Las autoridades británicas notificaron a las autoridades argentinas el 13 de abril de 1982, por mediación del Gobierno Suizo, que el «Uganda» sería utilizado como hospital por su Armada.

### El HMS «Uganda»



HMS Uganda

Sobre el empleo del «Uganda» como transporte de tropas luego de haber sido declarado buque hospital existieron evidencias y las consecuentes denuncias de las autoridades argentinas, por ejemplo el 21 de mayo al desembarcar el grueso de la tropa británica en Malvinas en el Estrecho de San Carlos. En esa oportunidad, pese a las informaciones de uso indebido, los aviones de la Fuerza Aérea y la Armada Argentina no dispararon contra el buque por estar declarado como hospital. Los británicos, sin embargo usaron al buque hospital para trasladar a 3.000 hombres que luego desembarcaron sin problema alguno en las islas. En el caso de ser atacados, Gran Bretaña podría haber acusado a la Argentina de ir contra las leyes internacionales por atacar un buque hospital.

También resultó, al menos engañoso, que el buque RMS «Camberra», un crucero de línea de 45.720 Toneladas de desplazamiento y 258 metros de largo, requisado a la compañía naviera P&O Steam Company por la Armada Británica y que servía en el conflicto como transporte militar de tropas y equipos, no haya sido pintado de gris en la Isla Ascensión, antes de su llegada al Atlántico Sur,

como corresponde a un buque de guerra y que haya participado activamente en el conflicto con su casco y superestructura color blanco original, cual si fuera un buque hospital; lógicamente un gran barco color blanco entre tantos barcos de guerra y visto desde un avión de combate, volando a altísima velocidad, solo puede ser confundido con un hospital y por lo tanto no atacado.

Estos dos engaños / trasgresiones, le facilitaron a los Británicos efectuar el desembarco de las tropas sin que la aviación militar y naval argentina pudiera individualizarlos como buques militares y por lo tanto, atacarlos.

### Los HMS «Herald», HMS «Hecla» y HMS «Hydra»



Heridos británicos en el HMS «Hydra»

La notificación relativa a estos tres buques se hizo el 19 de abril a las autoridades argentinas. Se trataban de tres buques hidrográficos gemelos pertenecientes al Servicio Hidrográfico Británico (UKHO), (tonelaje bruto, 2898 toneladas, con 79,3 metros de longitud), transformados en buques hospitales con una cabida para 60 a 100 enfermos. El cometido principal de estos buques era evacuar a los heridos y a los enfermos y trasladarlos a Montevideo, Uruguay (cuatro días y medio aproximadamente por vía marítima), desde donde eran repatriados, en avión, al Reino Unido.

### Los hospitales uruguayos

Iniciado el conflicto, las autoridades de la Sanidad Uruguaya, planificaron el denominado «Operativo Maíz», mediante el cual se habilitaba el Hospital Militar y el Hospital Maciel de Montevideo para recibir heridos de guerra. También se contaba con el Hospital Británico, el que habitualmente atendía a los marineros, heridos y accidentados de buques mercantes por la cobertura de los seguros marítimos.

El «Maciel» fue prácticamente evacuado y preparado como hospital de guerra: Dieron de alta a los enfermos que se podía y el resto fue trasladado a otros nosocomios dejándolo libre para las emergencias que vinieran de las Malvinas. Una delegación inglesa recorrió el hospital de la Ciudad Vieja para dar su aprobación. Pese a la preparación, el Maciel no recibió heridos.

Durante el conflicto, arribaron al Puerto de Montevideo varios buques-hospital Ingleses que transportaron más de 500 soldados británicos heridos. Los buques «Herald», «Hecla» e «Hydra» llegaron sucesivamente en los primeros días de mayo. Los heridos eran trasladados al Aeropuerto de Carrasco en medio de un fuerte dispositivo de seguridad policial con apoyo de la Cruz Roja, desde donde partían a Londres en aviones ambulancia VC-10 de la Fuerza Aérea Británica.

Dos soldados ingleses, con lesiones oculares que no pudieron ser operados a bordo del barco hospital, fueron atendidos en el Británico, donde les hicieron tomografías y los operaron.

### Los buques hospitales argentinos en el TOAS



A partir del 1 de junio de 1982 se pudo disponer en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) de dos buques hospitales argentinos, denunciados e identificados ante la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y las autoridades Británicas según las normas de la Convención de Ginebra.

A estos fines, los buques de la Armada Argentina, Rompehielos ARA «Almirante Irizar» y el Transporte Polar ARA «Bahía Paraíso» fueron adaptados en los Talleres y Arsenales de la Base Naval de Puerto Belgrano en poco menos de cinco días de trabajos corridos. Las numerosas dificultades que se presentaron para dotar a buques diseñados como logísticos antárticos, de todas las capacidades de hospitales flotantes, fueron eficientemente superadas gracias a la imaginación, voluntad y esfuerzo de las dotaciones del buque y de los talleres generales de la Base Naval y al conocimiento e iniciativa de los profesionales médicos del Hospital Naval de Puerto Belgrano.

Fueron refaccionados todos los interiores y convertidos en modernas unidades hospitalarias con una capacidad para cientos de camas, interconexiones directas desde las salas de recepción y clasificación de heridos con las demás dependencias; dotados de helipuerto y hangar para helicópteros; quirófanos equipados totalmente; laboratorio de análisis clínicos y hemoterapia; salas de rayos y de yesos; terapia intensiva, consultorio odontológico; sala de quemados; servicio de agua potable ilimitado; ventilación y calefacción en todos sus locales, frigoríficas, lavaderos, cocinas, etc.

Junto con la tarea de reacondicionamiento de los buques, se organizó en cada uno, el Departamento de Sanidad en Combate, con cobertura específica en cirugía, traumatología, bioquímica y farmacia, cirugía maxilofacial, clínica médica, quemados, cardiología, oftalmología, odontología, anestesia, etc.

Un tercer buque hospital fue adaptado a partir del Buque Oceanográfico ARA «Puerto Deseado», (Q-8) perteneciente al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONICET) y operado por la Armada como parte del Servicio de Hidrografía Naval, quien hasta ese momento se había desempeñado como parte de la Operación «León I», llevada a cabo en conjunto con otros buques de la Armada a efectos de efectuar el Control del Tránsito Marítimo en la desembocadura del Río de la Plata. Finalizada la transformación del «Puerto Deseado», con su casco color Blanco, las Cruces Rojas en sus bandas y sesenta camas disponibles, la precipitación de los hechos del 14 de Junio y la lentitud de su reconocimiento como buque hospital en la ONU, impidieron que concluyera su traslado al TOAS. El «Deseado» tiene 2400 Tns. de desplazamiento, 78 metros de largo y 15,8 de ancho.

El Buque Hospital ARA «Bahía Paraíso», fue el primero en zarpar hacia el TOAS; Mientras se realizaban los trabajos de transformación en la Base Naval de Puerto Belgrano, el 27 Abril se dispuso que iniciara su viaje sin haberlas finalizado. Ya modificado quedó con una capacidad de 328 camas; helipuerto y hangar para dos helicópteros (un Puma del Ejército y un Allouette III de la Armada), dos lanchas sanitarias; cuatro quirófanos; un laboratorio de análisis clínicos y hemoterapia; dos salas de rayos, una de yesos; una terapia intensiva con capacidad para diez camas; un consultorio odontológico; una sala de quemados con capacidad para 20 internados; etc. En total se le embarcaron como dotación sanitaria 85 profesionales y técnicos, contándose entre ellos 17 médicos, 4 odontólogos, 2 bioquímicos, dos voluntarios (un traumatólogo y un laboratorista), 73 Enfermeros y el apoyo de un capellán naval. Se desempeñó como Director del Hospital Flotante el Capitán de Fragata Médico Juan Antonio López, secundado por el Capitán de Corbeta Médico Pascual Pellicari.

El 3 de junio estuvo listo a zarpar como buque hospital el Rompehielos ARA «Almirante Irizar», realizándose su transformación a partir del 1ro. de Junio en menos de 48 horas, quedando dotado de 260 camas de internación, dos salas de terapia intensiva, dos quirófanos, un quirófano maxilofacial, una sala de terapia intermedia, dos salas de terapia general, Laboratorio Bioquímico, Sala de Radiología, Sala de Yesos, Laboratorio de Hemoterapia, Sala de Tratamientos Hipebáricos, Sala de Quemados, Helipuerto y Hangar para dos helicópteros (dos SH-3 Sea King de la Armada) y cuatro lanchas sanitarias.

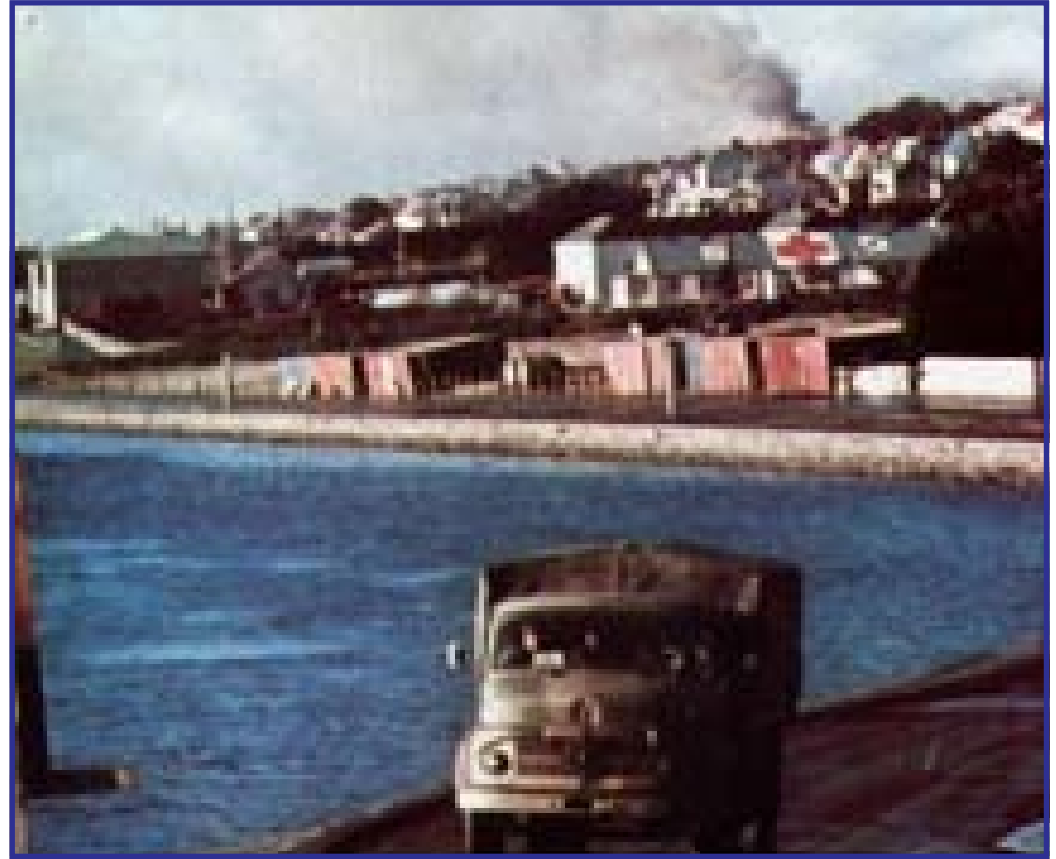
Al Irizar se le embarcaron, como dotación del hospital, 40 profesionales y técnicos de la salud, entre los que se contaba con 14 médicos, dos Odontólogos, dos bioquímicos, un sacerdote y veintiún enfermeros. Sobre la última semana del conflicto embarcaron por helicóptero desde Comodoro Rivadavia, siete civiles voluntarios instrumentistas quirúrgicos femeninos del Ejército, destinados inicialmente al Hospital Militar de Malvinas, las que, por los avatares del conflicto, permanecieron aportando sus conocimientos y esfuerzos en los quirófanos del Irizar. Se desempeñó como Director del Hospital Flotante, el Capitán de Corbeta Médico Roberto Sosa Amaya, secundado por el Capitán de Corbeta Médico Roberto Olmedo.

El esfuerzo sanitario total llevado adelante por la Armada entre los dos buques hospitales queda explicitado por las 588 camas para internados, los 144 profesionales y técnicos de la salud embarcados, entre ellos 31 médicos, 6 odontólogos, 4 bioquímicos, 7 instrumentistas, 94 enfermeros y el apoyo de dos sacerdotes capellanes navales. A esto debe sumarse la capacidad de los hospitales permanentes de las Bases Navales y Aeronavales de Ushuaia, Puerto Belgrano, Comandante Espora, Punta Indio, Río Santiago y Buenos Aires.

### El Hospital Militar en Malvinas

Luego de consolidada la recuperación de la isla y la zarpada de todos los buques de la Operación Rosario, el comandante terrestre contaba aproximadamente con 4.000 efectivos los que necesitarían atención médica hospitalaria, por

lo que, a partir del 5 de abril llegaron a Puerto Argentino material y personal del Hospital Militar de Comodoro Rivadavia (a 1.000 Km de las islas), que se transformó en la instalación de sanidad de campaña más importante en la zona de combate: el «Hospital Militar de Puerto Argentino» (HMPA). Este se ubicó a partir del 10 de abril en un edificio de dicha ciudad, comenzando a funcionar el 12 de abril, estando completo su personal al día 3 de Mayo. En ese momento constaba de 122 efectivos: 45 médicos, 4 bioquímicos, 2 farmacéuticos, 26 enfermeros y 25 soldados. En los 65 días que estuvo funcionando el HMPA, tuvo 1990 internados, hizo 4005 prestaciones médicas y 629 odontológicas.



Vista del Hospital Militar Malvinas



Hospital Militar de Comodoro Rivadavia

### La actuación de los buques hospitales argentinos

En los primeros días de Junio aparecieron frente a Puerto Argentino los dos buques hospitales de la Armada, el «Bahía Paraíso» y el «Almirante Irizar», los que fueron un enorme alivio para el hospital militar, dado que permitieron evacuar gran cantidad de heridos con los buques anclados a la vista en la bahía. Los helicópteros y las lanchas ambulancia iban y venían «desembarzándolo» de los pacientes en condiciones de ser derivados y completándole los insumos sanitarios necesarios para que pudiera continuar su tarea.

Ambos buques navegaron en varias oportunidades alrededor de la Isla Soledad y la Gran Malvina, internándose en estrechos, bahías, fiordos, caletas, etc. aproximándose lo máximo posible a cada asentamiento Argentino, dejando de lado, en muchos casos, el mínimo criterio de seguridad náutica, para poder evacuar en helicóptero, lanchas y gomones, los necesitados que existieran.

#### El «Irizar»

El 9 de Junio el «Almirante Irizar», fondeó en la Bahía Groussac, frente mismo a Puerto Argentino. A esta altura del conflicto, el inicio de los combates por dominar las alturas de los montes que rodean la ciudad capital de las islas habían comenzado; noche a noche, se luchó encarnizadamente por los Montes Longdon, Two Sister, Harriet, Williams, Tumbledown, Wireless Ridge y Sapper Hill.

Los combates se intensificaban a cada momento y en particular durante la

noche, sucediéndose sin solución de continuidad, bombardeos aéreos, ataques puntuales con bombas y misiles de la aviación inglesa, avances de tropas y grupos comandos, cañoneos desde los barcos y de la artillería terrestre británica, sumado a todo esto un interminable cañoneo terrestre de las baterías de artillería de nuestra Infantería de Marina y del Ejército Argentino.

Durante esos combates, los mamparos de acero del «Irizar» y los vidrios de los ojos de buey, vibraban y se sacudían fuertemente durante horas, desplazando y finalmente haciendo saltar y caer cualquier elemento suelto. El silencio y la obscuridad cerrada de la noche malvinense, quedaban saturados por un ruido ensordecedor, e iluminados por las explosiones de las bombas y el color rojo amarillento de la munición trazante de ambos bandos y de tanto en tanto, el encendido de bengalas iluminantes mantenidas en el aire por pequeños paracaídas. Durante esas noches los argentinos dispararon más de 17.000 tiros de artillería y los británicos arriba de 18.000.



*El buque hospital ARA «Almirante IRIZAR»*

En medio de los combates y desde el muelle del Destacamento Naval Malvinas, los buques auxiliares argentinos como la Goleta «Penélope» y los remolcadores «Monsumen», «Forrest» y «Yehuín», comenzaron a hacer innumerables viajes trayendo hasta el «Irizar», derivados del hospital de Malvinas.

Al llegar a los costados del buque, la tripulación de los buques auxiliares y la del hospital, en medio del movimiento producido por el oleaje, el fuerte viento, la bajísima sensación térmica y el comienzo de las fuertes nevadas invernales, tenía que embarcar, por medio de grandes redes colgadas del costado y el uso de camillas rígidas izadas por grúas, todos los pacientes trasladados, con el peligro latente de que fueran atrapados entre los cascos de los dos buques o que cayeran a las aguas congeladas.

Una vez en cubierta principal, mediante camillas, llevarlos rápidamente hasta la Sala de Recepción de Pacientes, donde eran inicialmente identificados tomándoles sus datos personales y militares y los de sus parientes más cercanos, luego eran revisados y derivados a los diferentes niveles de complejidad del sistema asistencial montado a bordo.



*Desplazamiento de Heridos entre las salas de distintas terapias del «Irizar».*

Toda esta tarea se complementaba con el embarque de los heridos por medio de helicópteros ambulancia Sea King SH-3 del Irizar, los que pese a las fuertes inclemencias del tiempo, siguieron volando debajo de los límites operativos de la cubierta de vuelo (exceso de viento / falta de luz diurna / baja visibilidad

por niebla, etc.), llegando en muchas oportunidades al extremo de volar de noche sin poseer instrumentos para este tipo de vuelo, iluminando la superficie del agua con un proyector de proa de la aeronave. Anavizado y trincado a cubierta, los camilleros bajaban los heridos desde la cubierta de vuelo hasta la Sala de Recepción deslizando las camillas sobre largas planchadas de madera colocadas sobre los peldaños de todas las escaleras metálicas. En estos días finales, los quirófanos del «Irizar» trabajaron sin cesar por más de 72 horas, se recibieron 420 heridos de toda magnitud en los combates.

Durante estas jornadas de trabajo permanente en las salas de internación, quirófanos y laboratorios del «Irizar», se tuvo tres contactos directos con el enemigo, en dos ocasiones, entre el 10 y el 13 de Junio, los Británicos solicitaron al «Irizar» la provisión de Plasma Sanguíneo y dosis de Morfina para atender a sus heridos graves, cosa que en función de lo especificado en la Convención de Ginebra de 1949, se cumplió de inmediato, entregándole lo solicitado a un helicóptero de la Royal Navy aterrizado en la cubierta de vuelo del rompehielos.

La tercera ocasión ocurrió durante la noche del 13 de Junio, cuando en medio de los combates finales y antes del asalto a los montes Tumbledown, Williams, Sapper Hill y Ponny's Pass, el Brigadier General Jeremy Moore, Comandante de las fuerzas invasoras, decidió llevar adelante una maniobra de distracción del ataque principal por tierra, simulando un nuevo desembarco desde la Bahía de Puerto Groussac, hacia el mismo Puerto Argentino, de tal forma de dividir las defensas argentinas.

Para esa distracción, los británicos ejecutaron una maniobra conjunta con lo mejor de sus Fuerzas Especiales conformadas por Comandos del Special Air Service (SAS) de la Fuerza Aérea Británica y del Special Bote Service (SBS) de la Royal Navy. Estas tropas altamente especializadas formaron dos escuadrones de comandos que se acercaron al «Irizar» en una docena de Botes Rígidos de Asalto, aprovechando la obscuridad de la noche y la silueta del buque hospital para ocultarse durante su aproximación a las playas de la ciudad.



*Bote rígido de asalto de los comandos británicos*

Existen versiones inglesas sobre que, ante esa situación, el «Irizar» iluminó con proyectores de luz los botes de asalto y que luego abrió fuego graneado sobre los Comandos causándoles grandes bajas. Esa versión no se ajusta a la realidad, resulta que, en su afán de esconderse detrás del buque hasta último momento, los comandos aproximaron los botes de asalto a metros del costado de estribor del rompehielos, quedando dentro de la luminosidad que emanaba desde la superestructura del buque debido a la obligatoriedad como Buque Hospital, de permanecer iluminado «a giorno», especialmente las cruces rojas de su casco. Estando iluminados, fueron divisados desde la Punta Argentina (Península Camber) por los vigías de una compañía del Batallón de Infantería de Marina N° 3 (BIM N° 3), una sección de tiradores del BIM N° 2 y una sección del Batallón de Defensa Aérea GADA 601 del Ejército Argentino, que se habían agrupado y replegado para controlar un posible desembarco por ese sector. Iniciado el asalto final y fuera de la protección del casco del «Irizar», fueron recibidos con fuego graneado desde tierra, lo que produjo importantes pérdidas humanas y materiales, debiendo la operación ser abortada. La posición relativa del «Irizar», prácticamente en la línea de fuego, produjo que gran cantidad de proyectiles trazantes sean vistos picando en proximidades y frente a la proa del buque durante el combate. Pasada la noche, las playas cercanas al buque daban cuenta de la intensidad del combate nocturno, botes rígidos y gomones de casco negro, varados en

la playa con visibles averías causadas por el fuego y cuerpos sin vida rodeaban la escena.

Luego de las primeras horas de luz del 14 de Junio, sobrevino un silencio lleno de los ruidos de la naturaleza, que en los últimos días habíamos dejado de escuchar, tapados en todo momento por el ensordecedor combate, nuevamente el viento helado se hacia sentir y se dejaba escuchar, esporádicos tableteo de armas automáticas llegaban de todas direcciones, el final se aproximaba. Alrededor de las diez de la mañana, un grupo de tres helicópteros SH-3 Sea King de la Armada Británica, se acercó a los restos de los SBS y SAS esparcidos en la playa y, manteniéndose colgados (sin aterrizar), comenzaron a recoger toda evidencia del combate, cargaron uno por uno los cuerpos en bolsas negras plásticas con cierre relámpago y recogieron todos los materiales existentes, armas, cascos, botes, radios, visores nocturnos, salvavidas, etc., subiéndolos hasta los helicópteros mediante los guinches de su costado de estribor.



*Gomón de asalto de la Marina Real*

Cerca del mediodía, la playa, frente al «Irizar», estaba totalmente limpia, el rompehielos no había dejado de recibir y atender heridos enviados desde tierra. Finalmente y tras la caída de Puerto Argentino el 14 de Junio por la mañana, el Irizar dejó atrás las islas el 16 de junio de 1982, trasladando hacia la Argentina continental a 420 heridos que había recibido y atendido debidamente en los últimos días de combate, desembarcándolos luego de dos días de navegación y mediante helicópteros, directamente en el helipuerto del Hospital Militar de Comodoro Rivadavia.

#### El «Bahía Paraíso»



*ARA «Bahía Paraíso», buque hospital*

Por su parte el «Bahía Paraíso» había recibido 231 pacientes, 148 de los cuales eran heridos en combate y recogidos en distintos puntos del conflicto; de

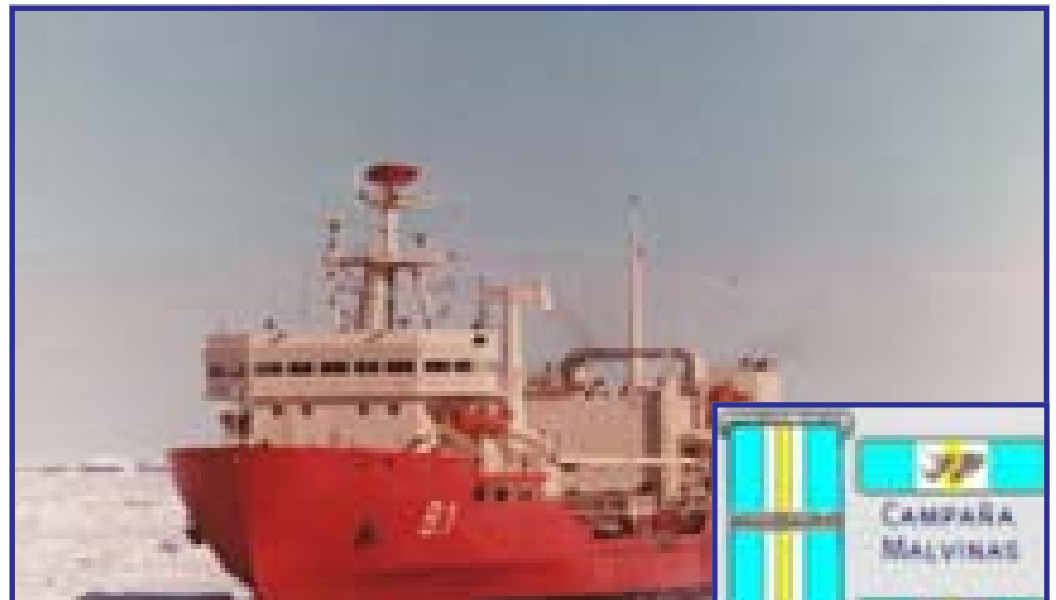
Pto. Argentino 95 heridos, de Pto Fox 19, de Pto Howard 13, de Bahía Elefante 2 y derivados del buque hospital británico «Uganda» 94 heridos y los demás, civiles argentinos evacuados desde diferentes puntos de las islas a medida que el combate se aproximaba a las zonas donde prestaban servicios.

Todos los heridos y evacuados viajaron bajo techo, en bodegas ventiladas y calefaccionadas y descansando en las camas que especialmente se habían agregado durante la transformación en hospital. Luego de dos días y medio de navegación, fueron desembarcados en Puerto Santa Cruz, para luego continuar la evacuación vía aérea hacia Comodoro Rivadavia, luego el Hospital Militar Bahía Blanca o el Hospital Naval Puerto Belgrano y finalmente Hospital Militar de Campo de Mayo o el Naval de Buenos Aires.

#### El regreso de los hospitales

El «Irizar» y el «Bahía Paraíso», habían zarpado desde Buenos Aires a principios de Noviembre de 1981 y regresaron a su apostadero habitual, en los primeros días de Julio de 1982, estando fuera de Dársena Norte más de 250 días (8 meses), habiendo navegado miles de Millas Náuticas, efectuado cientos de horas de vuelo desde sus cubiertas, navegando cientos de horas con sus lanchas, soportado feroces temporales, asumido infinitos riesgos náuticos, navegando a través de campos de hielo, sorteado témpanos avanzando con niebla cerrada, atravesando campos minados, ingresando en pequeños fiordos, aventurándose en áreas pobremente cartografiadas, utilizando fondeaderos de pobrísimos tenederos y superado dificultades operativas extremas.

De esta forma lograron superar sin solución de continuidad, una Campaña Antártica, lo que no es poca cosa, y la Guerra de Malvinas, situación casi imposible de justipreciar, donde, mostrando estoicismo permanente, coraje como pocos, gran valor y un profesionalismo ejemplar, adaptaron sus capacidades antárticas y excelente adiestramiento marino, convirtiéndose a lo largo del conflicto en buques logísticos, en transporte de tropas y material bélico, en Remolcadores, en Estaciones de Radar Móviles, en Hospitales, en Transportes de Aeronaves, en Buques Talleres, etc.



*El Bahía Paraíso en los hielos antárticos*

Por sus destacadas actuaciones en este conflicto, las «Banderas de Guerra» y las Tripulaciones de ambos buques, recibieron la condecoración «Operaciones en Combate», otorgada por el Congreso de la Nación Argentina.

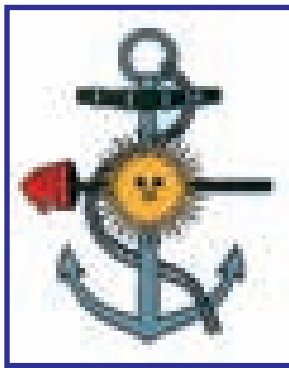
NR Artículo escrito sobre la base de recopilaciones hechas de diversas fuentes por «La Gaceta Malvinense», en particular el sitio [www.irizar.org](http://www.irizar.org) a cuyos gestores agradecemos.







# Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque en Malvinas



## «Gloriosos Halcones Navales»

Mi memoria no quiere detenerse en abril de 1982, insiste en retrotraerse a finales del año anterior, cuando un defectuoso cable de enganche de la cubierta de vuelo del Portaaviones A.R.A. «25 DE MAYO» se cortó

y las leyes de la física hicieron vanos los esfuerzos del Capitán de Corbeta Rodolfo Castro Fox para poner nuevamente en el aire al A-4Q 3-A-302. Luego de infructuosas maniobras, «el Zorro» debió eyectar cuando la aeronave estaba casi invertida y a punto de caer al agua. Producto de esa eyección, tuvo fracturas que lo obligaron primero a permanecer internado y luego a estar enyesado por diversas lesiones que hicieron que, por ejemplo, no pudiera estirar por completo su brazo izquierdo cuando por orgullo y haciendo honor al espíritu de nuestra Armada, se reincorporara al servicio, pocos días antes de partir hacia el sur, ya en marzo de 1982.

A partir de entonces, la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque estaba a cargo de su Comandante, quien había relevado al Capitán de Fragata Alberto Jorge Philippi, quien había asumido la Subjefatura de la Base Aeronaval Río Grande, pero que se reincorporaría como adscripto luego de declarada la guerra. Mientras tanto, en el tiempo en que el Capitán Castro Fox estuvo recuperándose, entre diciembre de 1981 y marzo de 1982, ejerció el Comando el Capitán de Corbeta Carlos María Zubizarreta, nuestro Segundo, quien perdiera la vida posteriormente durante el desarrollo del conflicto Malvinas.



Zarpamos inicialmente hacia Malvinas a finales de marzo, con sólo tres aeronaves en servicio. Luego de recuperar nuestras Islas, el Portaaviones regresó a Puerto Belgrano, de donde volvió a zarpar, esta vez con ocho unidades listas. Me parece, a esta altura, que debo aclarar que hablo de aeronaves con miles de horas de vuelo en su haber, con varios cientos de anavizajes que, sin lugar a dudas, resentían su estructura, más allá de la enorme nobleza del «Halcón». Tampoco es un dato menor

que el A-4Q no tenía radar y que se trataba de un avión que navegaba mediante ayuda radioeléctrica desde tierra, que también carecía de un navegador inercial para recalar en un punto geográfico; tarea que debía realizarse visualmente, con todos los riesgos que ello implicaba.

Con esos ocho aviones en servicio, producto de un esfuerzo logístico notable y digno de remarcar hasta la admiración por lo hecho entonces por un equipo de trabajo compuesto por el Taller Aeronaval Central y el Arsenal Comandante Espora (Primero y Segundo Escalón de Mantenimiento) y el tercero compuesto en un gran porcentaje por Cabos Segundos. Claro que estos jóvenes marinos estuvimos dirigidos por señores Suboficiales que demostraron dotes de liderazgo que aún hoy perduran en nuestros recuerdos, pudiendo citar entre ellos a Héctor «Negro» Ramos, al «Lobo» Wolf y al «Zurdo» Pérez, entre otros.

Pero para no desviarme en mi objetivo, quiero llegar al día en que se produjeron los sucesos que motivan mi nota, no sin antes aclarar que lo que narraré versa sólo sobre tres de los pilotos, pero podría hacer comentarios similares sobre el resto de los integrantes de la Escuadrilla.

Ese 23 de mayo quedará por siempre marcado a fuego en la historia de los héroes de nuestra Argentina. Luego de atacar al enemigo en San Carlos, con distinta suerte, tres de las aeronaves, piloteadas por los Capitanes Castro Fox y Carlos M. Zubizarreta y el tercero por el Teniente de Navío Marco Aurelio Benítez, trataban de regresar a Río Grande. Uno de ellos, el de Zubizarreta, había tenido problemas con el sistema de armas y sus bombas no salieron. Cuando aterrizó una de las cubiertas de su tren de aterrizaje explotó. Ello hizo que el avión girara hacia la turba, enterrando su nariz. Es allí cuando cumpliendo con los protocolos el «Zubaro» decide eyectarse pero, lamentablemente, su cohete no llegó a los 70 metros que debía alcanzar, sólo lo propulsó unos 20 y, entonces, al no llegarse a desplegar el paracaídas, se estrelló contra el piso, falleciendo pocos minutos después.

Recuerdo que en principio, al escuchar la explosión, todos corrimos hacia el lugar del accidente. Fui yo el único que detuvo su marcha, debido a que observé que otro avión estaba aterrizando. Era Marco Benítez, quien había atacado la fragata HMS «Antelope». Alguna de sus bombas no habría estallado, y sospechamos que pudo haber quedado alojada a bordo, es probable que fuera aquella que explotó cuando quisieron desarmarla.

Luego de poner la escalera en el avión, ya en la plataforma, lo primero que hice fue ayudarlo a desatar y



le di un fuerte abrazo. Allí le pregunté por el Comandante. Benítez me interrumpió y me preguntó ¿«el Zubaro ya aterrizó»? Cuando escuchó mi respuesta sólo bajó la mirada y me dijo, en voz baja, «y el viejo no llega... estaba en lotería (con falta de combustible) a 30 millas... ya avisé a Prefectura y salieron con el Puma a buscarlo... el viejo no llega... la puta madre», moviendo su cabeza hacia ambos lados. Fue en ese instante en que observé que otra aeronave estaba en básica, para final. Desde muy dentro de mí le grité a Benítez con algo de alegría «ese es el Zorro Castro Fox». El giró su cabeza y me dijo «no, es una avioneta, no es él». Muy seguro, le repetí «es él, pero con la silueta cambiada, no trae los drops» (tanques auxiliares de combustible). Allí él vuelve a observar y grita mientras me abraza «sí, carajo, ¡es el Comandante!»

Producto del accidente que narré al principio de esta nota, nuestro Comandante no podía accionar normalmente ni el acelerador ni la palanca de cierre de cabina de su Skyhawk, el 3-A-301. Era yo, su mecánico de pista, quien la cerraba desde afuera cuando el estaba ya alojado y atado en el avión. Para mover el acelerador debía tirar todo su torso hacia delante, debido a su falta de movilidad. Comento esto para buscar que reflexionemos sobre las muy escasas posibilidades de supervivencia de este Aviador Naval en caso de una eyección. Fue por ello, por la admiración que nos producía y por el orgullo de ser entonces sus subordinados, que nuestra felicidad, aun efímera, se hizo tan notable.

Como colofón, muy pocos metros después de aterrizar, el motor del noble A-4 se detuvo, ya sin combustible, sin permitirle llegar al rodaje.

Quiero cerrar esta nota con otra anécdota, muy cortita, pero que retrata a nuestra amada Tercera de Ataque. A mediados de febrero de 1982 una de las aeronaves que estaba realizando adiestramiento nocturno presentó fallas en un motor. Esa noche permanecemos trabajando más de 15 Cabos. Obviamente, no hacían falta tantos para cambiarlo si, en definitiva, los que trabajaron fueron los Cabos Gustavo Borroni, Daniel Pedrazoli, Rafael Condorí y Elio Dante de La Fuente. Pero, con verdadera identidad de equipo, de unidad, fuimos muchos los que nos quedamos «por si algo hacía falta» a acompañar a nuestros camaradas. Tal es así que, debido al ruido que hacíamos, alguien le dio parte al Oficial de Guardia, Teniente de Fragata Marcelo «Loro» Márquez, quien a eso de las 2 de la mañana se apersonó buscando el origen del «desorden», que en realidad no existía. Así comenzó a conocer a su nueva Escuadrilla. No sólo se sorprendió, sino que hizo preparar mate cocido para que tomáramos algo caliente, porque se identificó con nuestro espíritu.

Nuestra Escuadrilla participó en diversas acciones de combate. Fallecieron el Capitán Zubizarreta y también, en combate, el «Loro» Márquez. Además, fue derribado el Capitán Philippi y debió eyectar el Teniente de Navío José Arca.

Podría seguir escribiendo horas del honor de haber formado parte de nuestra Aviación Naval, en general, y de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque en particular, pero hace tiempo que sentía la obligación moral de resaltar la conducta de todos quienes cité, y de aquellos que no nombré pero que recuerdo diariamente porque serán, por siempre, el ideal del espíritu de una unidad de combate.

**Rubén Adolfo Limia**  
Suboficial Principal VGM (RE)  
Armada Argentina



El portaaviones ARA «25 de Mayo» con su dotación de helicópteros y aviones A4Q, Súper Etendar y de Exploración Tracker

# Historia del Crucero ARA «General Belgrano» en la Gesta de Malvinas



Fundación Malvinas Ushuaia y aportes de AVEGUEMA

El 12 de febrero de 1982, luego de un viaje de instrucción y adiestramiento por Puerto Madryn y Ushuaia, atracó el Crucero a su muelle habitual de la dársena de Puerto Belgrano. Comenzó así el período de mantenimiento anual que lo mantendría inactivo por dos meses.



Puente de mando del Belgrano con el lema del buque: «Irse a pique antes que rendir el Pabellón»

Durante marzo ya se vislumbraba una situación tensa en el ambiente internacional. Un comunicado del gobierno argentino informaba acerca de los infructuosos esfuerzos de negociación realizados con Gran Bretaña durante 15 años.

El 19 de marzo se produjo el desembarco de obreros argentinos en Puerto Leith, en Islas Georgias del Sur, para un trabajo de desguace de instalaciones balleneras que se realizaba con amparo legal.

Sobrevino el aceleramiento de la crisis cuando el gobierno inglés dispuso el envío del HMS Endurance para desalojar a los argentinos.

En estricta reserva, se comenzaron a adoptar disposiciones para el uso de las fuerzas y terminar con las prolongadas negociaciones diplomáticas en las Islas Malvinas.

Finalmente llegó la orden de ejecutar la operación sobre Puerto Argentino para el 1º de abril, lo cual no pudo realizarse hasta el día siguiente dado las condiciones meteorológicas. El grado de desarme que tenía el Belgrano no le permitió ser de la partida.

El 10 de abril, la dotación del Crucero se había completado con 56 oficiales, 629 suboficiales y marineros y 408 conscriptos, más 2 cantineros civiles que por propia adhesión quedaron a bordo: Un total de 1.093 tripulantes.



El crucero navegando en el sur

El Belgrano recibió la designación de Grupo de Tareas 79.3, cuya misión original fue:

1. Zarpada al teatro de operaciones y estacionamiento en la Isla de los Estados. Derrota costera y tratar de velar intenciones.
2. Cumplir tareas relacionadas con:
  - ⚓ La vigilancia de los accesos Sur al teatro de operaciones (TOAS)
  - ⚓ La interceptación de unidades del enemigo, de acuerdo a órdenes
  - ⚓ La disuasión en el marco regional.
3. Evitar el contacto táctico con unidades del enemigo que portaran misiles superficie-superficie.
4. En caso necesario y de acuerdo con la situación, proceder al reabastecimiento en la Base Naval Ushuaia.

El viernes 16 de abril se puso proa al Sur, arribando día 19 a Isla de los Estados donde se realizaron ejercicios de tiro con munición de combate, sobre las rocas de la costa Sur.

Del 22 al 24 de abril el Belgrano se reaprovisionó de víveres, combustible y munición en el puerto de Ushuaia, para luego partir hacia el teatro de operaciones como nave insignia de su Grupo de Tareas, junto con los destructores ARA «Bouchard», ARA «Piedrabuena» y Buque Tanque ARA «Puerto Rosales», los que arribaron a la zona del Crucero el 28 de ese mes.

Al día siguiente se recibió un mensaje por el cual se disponía que el sábado 1º de

mayo debería partir hacia el Este para acciones tácticas.

Esa misma tarde, un mensaje del Comandante de las fuerzas argentinas eliminaba las restricciones en el uso de las armas, al reconocerse un blanco como enemigo.

A la artillería del Belgrano se le sumaban ahora los misiles Exocet superficie-superficie de los dos destructores.

El Crucero no contaba con armas adecuadas contra submarinos. Sus escoltas poseían una moderada capacidad contra los convencionales, pero nula para los nucleares.

El bombardeo inglés sobre Puerto Argentino, el despliegue hacia el Este del Grupo de Tareas del Crucero, una mayor frecuencia en la transmisión de mensajes, el contenido de los comunicados oficiales argentinos e ingleses, y la autorización a los buques propios para usar las armas ante quien se considerara enemigo, dieron por seguro el inicio de la guerra en el mar.

La tarde del sábado 1 de mayo, minutos después de las 20:00, el crucero recibió nuevas órdenes. Eran urgentes y de claro carácter ofensivo. El GT 79.3 se convertiría en uno de los brazos de una maniobra de pinzas que se abalanzaría contra los británicos desde el sur, mientras que el GT 79.2, conformado por el portaaviones ARA «Veinticinco de Mayo», sería el otro brazo de la maniobra.

El GT 79.3 se ubicaría hacia al este y tendría como misión desgastar al enemigo utilizando los misiles MM-38 Exocet transportados por los dos destructores, ocho en total. En el caso del crucero, su función sería la de rematar con sus cañones a los buques británicos dañados, ya que el alcance y pegada de sus torres de 6 pulgadas lo convertían en una herramienta válida. Para entonces, las alternativas evaluadas por el comandante Bonzo y su plana mayor incluían la entrada a la denominada Zona de Exclusión Total (ZET), contacto táctico con los buques británicos, rechazo de posibles ataques aéreos y soportar posibles ataques de submarinos nucleares en la zona de operaciones.

Las órdenes dadas a los buques del GT 79.3 indicaban la previsión de movimiento hacia las 05:30 del 2 de mayo, con un rumbo 335º que los acercaría a la Task Force británica transitando ya dentro de la ZET.

Debido a problemas en el portaaviones por su baja velocidad y la escasez de viento suficiente en la zona en el momento en que se había decidido lanzar el ataque aeronaval, se obligó a retrasar el mismo.

El informe recibido por el GT 79.3 a la 1:00, dio a entender una posible cancelación de la operación, ya que la flota británica había cesado los ataques aéreos contra Puerto Argentino y Pradera de Ganso, además de iniciar el movimiento de los portaaviones hacia el Este, alejándose de la Isla.

La cancelación definitiva del ataque llegó a las 05:00, sorprendiendo al GT 79.3 mientras estaba en pleno movimiento. Se recibió entonces un mensaje del comando superior donde se ordenaba un cambio de las operaciones planificadas con anterioridad. Ahora debía mantenerse en un área más hacia el oeste en espera de nuevas órdenes.

## Domingo 2 de mayo de 1982

HORA 16:00. El pronóstico meteorológico era malo para las 12 hs siguientes. Se estaban realizando los relevos de guardia de crucero de guerra y la merienda en el comedor estaba en su apogeo. La cantina, ubicada en ese mismo recinto, había abierto sólo por 15 minutos, de manera que en ese lugar estaba muy concurrido.

HORA 16:01. Los artilleros que tomaron la guardia 33 probaron sus mecanismos y la torre II ya estaba buscando blancos en el horizonte, cuando el buque se sacudió violentamente por la poderosa explosión de un torpedo disparado por el submarino inglés HMS Conqueror, seguida del cese inmediato de energía e iluminación. A continuación impactó un segundo torpedo, cuyas consecuencias se vieron claramente desde el puente con la falta de 15 metros de proa del buque. Quienes se encontraban en el comedor, a 10 metros de la primera explosión, vieron que por un gran boquete abierto en el piso avanzó una bola de fuego. Comenzó la inclinación a babor y un penetrante olor acre inundó el aire.



Lugares de impacto de los torpedos

16:05. La central de control de averías logró informar sobre la situación en cubiertas bajas y la evolución en la estabilidad del buque por medio de la única línea de teléfonos que había quedado activa. Nada pudieron hacer para solucionar los daños, pero la información provista ayudó al comando para la toma de decisiones.

16:08. Cada uno se dirigió a las estaciones de abandono asignadas. El buque tenía 72 balsas salvavidas, de las cuales 62 eran las necesarias y el resto eran de reserva. Las

órdenes llegaban a través de simples megáfonos de mano y se retransmitían gritando lo más alto posible.



*Las balsas intentan alejarse del crucero*

Los médicos y enfermeros sólo podían atender los casos graves y se reservaban las aplicaciones de morfina.

16:10. La inclinación aumentó 1° por minuto, por lo que ya llegaba a los 10° a babor. El casco se hundía con mayor incidencia de popa, debido a la gran entrada de agua al espacioso hangar y a la sala de máquinas.

Como prevención, se arrojaron las balsas al agua, que se abrieron automáticamente al caer. Quedaron flotando al costado, sujetas por las amarras.

16:13. Se estabilizó la inclinación y renació la esperanza de que el buque se mantuviera más tiempo a flote. Por la rapidez de los sucesos, algunos llegaron a cubierta muy desabrigados y se los auxilió con lo que se tuvo a mano, como las mantas de las camas que se usaron como ponchos.

16:15. Nadie pasible de ser socorrido quedó sin asistencia. Por el contrario, algunos dieron la vida por ofrecer esa maravillosa ayuda, bajando varias veces a cubiertas inferiores para prestar ayuda.



*El buque comienza el hundimiento*

16:18. La inclinación de 20° y el petróleo sobre la cubierta dificultaron el caminar. Además de la escora, el casco siguió penetrando 5 metros en el agua por lo que la cubierta de babor, sobre la que se inclinaba el buque, estaba a ras de las olas.

16:20. El Crucero siguió recostándose. La situación tendió a agravarse y se llegó al punto de no retorno. Sólo faltaba la orden del Comandante para abandonar el buque. Se ignoraba en ese momento cuántos habían quedado en el interior, pero nadie ausente en la cubierta principal podría considerarse ya con vida, dado el nivel de inundación.

16:23. Las balsas de babor estaban a nivel de la borda y los heridos graves fueron agrupados en ese lado para facilitar el trasbordo. Las balsas de estribor estaban estacionadas a varios metros abajo de la borda.

La rápida inundación evitó que los incendios afectaran las santabárbaras y compliaran más la situación.

16:25. Los heridos fueron los primeros transbordados a las balsas, en delicada maniobra. Las escalas, redes, cabos de cáñamo o saltar sobre el techo reforzado, fueron variantes usadas para llegar a las balsas. Las embarcaciones pegadas al casco por estribor encontraron que el viento les dificultaba despejarse. Y un bote de goma con motor fuera de borda sacó de ese compromiso a varias. Otras balsas fueron arrastradas hacia la proa destruida. Una de ellas terminó pinchándose con las astillas de acero, y sus ocupantes fueron rescatados del agua, casi inanimados.

16:30. La escora descubrió parte de la comba del casco, al finalizar la maniobra de abandono. La marejada complicaba la visión y comunicación entre las balsas. Algunas quedaron sobrecargadas con 30 personas y otras subocupadas con no más de 3.

16:35. La popa sumergida y la gran escora podían estar anunciando una vuelta campana, que podría formar un vacío y arrastrar al fondo del mar las balsas más cercanas. Gruesos chorros de vapor escapaban por las aberturas y se escuchaban explosiones, posiblemente por el contacto del acero caliente con el 0° C de temperatura del agua de mar.

16:40. Cuando ya nada quedaba por hacer a bordo, ni por los hombres ni por el buque, el Comandante se arrojó al agua hasta un grupo de balsas que lo aguardaban. Previo a ello lo hizo un Suboficial, que había permanecido con el Comandante hasta el último momento.



*En esta foto pueden observarse dos personas recorriendo la cubierta, son el Comandante y el Suboficial mencionado en el párrafo correspondiente a las 16:40*

16:50. La escora de 60° preanunciaba el hundimiento. El rápido avance del anochecer y la disminución de visibilidad parecían querer ocultar el fin de un gran buque. Ya nadie fuera de las balsas quedaba con vida. La evolución de los heridos graves pasaba a convertirse en un desafío dentro de cada pequeño recinto.

17:00. ¡Viva la Patria! - ¡Viva el Belgrano! fueron las voces que se escucharon en ese instante en muchas balsas. Sólo estaban los protagonistas, un mar casi helado y un viento de temporal.

## El Rescate

Con olas que llegaban a los 10 metros de altura la tempestad llegó a su máxima crudeza a las 21 hs.

A las 13.15 hs. del día siguiente lunes 3 de mayo, cuando ya se avecinaba un nuevo temporal, las balsas fueron avistadas por un avión naval Neptune.

90 minutos después se divisaron los mástiles de los destructores ARA Piedra Buena y ARA Bouchard y del Aviso ARA Francisco de Gurruchaga, que pudieron recuperar gran cantidad de sobrevivientes.



*Recuperación de balsas*

El transporte polar ARA Bahía Paraíso, convertido en buque hospital, se sumó al rescate mientras los demás buques se dirigían a Ushuaia.



## CRUCERO A.R.A. GENERAL BELGRANO

**" IRSE A PIQUE ANTES QUE RENDIR EL PABELLON "**

- 18-04-38 COLOCACIÓN DE QUILLA EN E.U.U.
- 12-05-38 FUE BOTADO CON EL NOMBRE DE PHOENIX EN E.U.U.
- 15-01-51 COMPRADO POR ARGENTINA.
- 17-04-51 SE AFIRMA EL PABELLON ARGENTINO EN EL A.R.A. 17 DE OCTUBRE 7 SU GENERAL 9 DE JULIO.
- 22-05-55 SE CAMBIA EL NOMBRE DE 17 DE OCTUBRE POR EL DE GENERAL BELGRANO.
- 02-05-82 FUE HUNDIDO POR EL SUBMARINO RUSO K-129.





## El Batallón de Infantería de Marina N°5 (BIM 5)

### *La Campaña de las Islas Malvinas*

\* *Contralmirante de Infantería de Marina (R) Carlos H Robacio*

*La Gaceta Malvinense reproduce este artículo por su alto contenido profesional y descriptivo de lo que fueron los combates terrestres en Malvinas. Sirva el mismo de póstumo homenaje al autor y ejemplo para las generaciones venideras.*



El Batallón de I.M. N° 5 (Escuela) partió hacia las Islas Malvinas el día 8 de abril de 1982, a órdenes de su Comandante el entonces Capitán de Fragata de I.M. Don Carlos H. Robacio.

Al arribo, se le asignaron responsabilidades sobre el sector sudoeste del Puerto Argentino adoptándose el siguiente dispositivo inicial:

- Compañía de tiradores «MAR»: Monte Sapper Hill
- Compañía de tiradores «NÁCAR»: Monte Thumbledown – Monte Williams
- Compañía de tiradores «OBRA»: Monte Longdon.

Con la llegada de fuerzas del Ejército Argentino (EA), la Compañía de tiradores «Obra» es relevada de sus responsabilidades iniciales y pasa a desempeñarse como reserva del Batallón, siendo asignada posteriormente a la posición defensiva entre Monte Williams y Monte Two Sister, al sur del camino que une Puerto Argentino y el Monte Fitz Roy, para protección de ese flanco.

Reorganizado de esta forma el dispositivo inicial, las compañías de tiradores «Mar» y «Nácar», mantenían las mismas posiciones, estando esta última organizada a cuatro Secciones de Tiradores, una Sección de Ingenieros y reforzada con ametralladoras de 12,7 mm, cañones sin retroceso y un grupo de Misiles Antitanque «Bantam».

El dispositivo del Batallón fue complementado con campos minados y trampas explosivas instaladas por la Compañía de Ingenieros Anfibios.

### 1. Antecedentes

El BIM 5, como comúnmente lo denominan los lugareños de Río Grande, Tierra del Fuego, nació y se desarrolló en un ámbito geográfico de clima riguroso, vientos excesivamente fuertes que calan a pesar de todos los abrigos, en especial en esos inviernos extremos en que la nieve y el hielo todo lo cubren y exigen a fondo al combatiente (el suelo se congela hasta más de un metro de la superficie).

Esta geografía y clima, agregadas al hecho de estar ubicado en una zona limítrofe, nos pueden hacer comprender el porqué del temple y el estilo independiente y peculiar de todos sus integrantes.

En ese confín del mundo, quien debe desarrollar sus actividades aprende con rapidez que en el terreno, sin comunicaciones y logística, es imposible desarrollar cualquier tipo de actividad o sobrevivir a las inclemencias del clima y mucho menos emprender o desarrollar las necesarias para el adiestramiento a la intemperie.

El terreno de su zona de responsabilidad en la Tierra del Fuego, parte de la tundra patagónica, está plagado de túrbales y hay una buena porción de baja montaña, serranías y bosques, ámbitos todos en los cuales el Batallón acostumbra a desarrollar sus actividades.

Todo esto crea un ambiente propicio para un adiestramiento intenso y realista. Si a ello agregamos las facilidades de munición mucho más que abundantes disponibles en esa época, que nos dieron la posibilidad de desarrollar numerosos ejercicios (y en todos hicimos un uso abundante de munición de guerra) nos permitió ir acercando toda la actividad de adiestramiento a la realidad que posteriormente iba-

mos a vivir. Ello fue una cruda y muy riesgosa exigencia, pero nos dio un adecuado marco de veteranía pues conocíamos muy de cerca el peligro y la contundencia del armamento de que disponíamos, como también nos permitió tener clara conciencia que para enfrentar el combate, todos nos necesitábamos y éramos igualmente importantes.

Por otro lado, convivíamos en nuestro cuartel con elementos de nuestro comando superior, la Fuerza de Infantería de Marina Austral (en ese entonces con sede en Santa Cruz), tales como una batería de Artillería, elementos de Exploración, Comandos, etc.; más los refuerzos que para aclimatación y adaptación destacaba desde el Norte periódicamente la Infantería de Marina (IM)

Debemos sumar también los elementos de la Aviación Naval (aviones y helicópteros) que periódicamente se hacían presentes en la isla para adiestramiento y, finalmente, la presencia de buques de guerra de la Armada en sus pasajes para la Base de Usuaia.

Toda esa disponibilidad de medios facilitaban y obligaban al Comando del Batallón a desarrollar una intensa actividad de planificación y ejecutar ejercicios completos y complejos, siempre bien dosificadas en el manejo de todos los fuegos, tanto terrestres, como navales y aéreos.

La distancia de los centros del poder, la abundancia y complejidad de medios disponibles, le daban a la Unidad una gran libertad de acción para cumplir acabadamente una misión bien concreta, como es la defensa de nuestros límites en esa remota región austral.

La unidad se adiestraba permanentemente para el combate en zonas frías, baja montaña y monte austral.

Esta Unidad ha sido siempre un motivo de verdadero orgullo para cualquier Infante de Marina que pasara por sus filas, no importa quien la comande, ni quien la integre, pues por tradición, por capacidad de medios y peculiares vivencias, en ella se hacen hombres y comandantes.

Si a ello le agregamos el sistema de incorporación bimestral de los conscriptos de la IM de ese entonces, que facilitó y obvió el drama que tendrían la mayoría de las Unidades de otras Fuerzas Terrestres que intervenirían posteriormente en el conflicto. Sencillemente aprecio que el BIM 5, era la única Unidad, equipada, adiestrada y espacialmente aclimatada para participar en el conflicto de 1982. No quiero que ese motivo de orgullo haga malinterpretar mi pensamiento, nada más lejano en mi mente, ni en la de ninguno de sus integrantes, desmerecer el desempeño de otras Unidades, ya que, esas diferencias, exaltan mucho más el valor de todos mis camaradas puesto que en ese conflicto cada uno dio lo que más pudo.

El BIM 5 era sin lugar a dudas una Unidad de Combate, cohesionada, sufrida y con un alto espíritu para afrontar cualquier misión. Contaba con el 75% de los Oficiales, Suboficiales y Cabos de 1981, el Comandante cumplía su segundo año de ejercicio del Comando, el 20 % de los conscriptos más noveles habían ingresado a principios de octubre de 1981 y ya estaban para abril de 1982...totalmente formados y adiestrados.

El 2 de Abril de 1982, nos sorprendió con toda la Unidad adiestrándose en el terreno en nuestra tercera ejercitación, en el ensamble de todos los elementos de combate, apoyo de combate y servicios para apoyo de combate.

En esas ejercitaciones, centrábamos el adiestramiento casi exclusivamente en las horas de oscu-

ridad, pues siempre pensé que el combate nocturno se adaptaba mucho más a la realidad. El Batallón se movía con mucha más solvencia en el ataque que en la defensa, el que ataca de noche, minimiza las bajas y desconcierta al defensor. El combate real nos demostraría que el día es para observar y la noche para atacar, así lo hicieron nuestros adversarios.

El alto espíritu de Unidad hizo que casi el 90% de la tanda de conscriptos que estábamos dando de baja y a punto de partir para sus hogares, bajaran de los aviones y se reintegraran voluntariamente a la Unidad, cuando se hizo público el desembarco del 2 de abril, cambiaron nuevamente su ropa civil por la de combate.

Paradójicamente esos conscriptos más veteranos, integrarían la mayoría de las bajas en el combate de nuestro batallón. Me emociona aún recordar su total entrega para cubrir y proteger a sus compañeros menos fogueados, contrariando incluso mis órdenes de repliegue en la mañana del 14 de Junio de 1982. Esta es una verdad que contradice a aquellos que mal llaman «chicos» a nuestros «combatientes», esa mentira, es un insulto para una mayoría abrumadora de valientes que luchó y dio su sangre..., mas allá de todo interés, en defensa de nuestra soberanía.

Nuestro Batallón no llevó todos sus hombres, ni la totalidad de sus elementos en su despliegue, fue una tarea azarosa y dura determinar quienes irían y quienes tenían que quedarse, cuando llegó la tan ansiada orden de desplazamiento a nuestras añoradas Islas Malvinas.

Es conveniente aclarar aquí, como también lo hice con mis hombres antes de partir, el porqué no llevamos a Malvinas la Bandera de Guerra de la Unidad. Nunca ignoré dada la envergadura y veteranía del enemigo que íbamos enfrentar, la posibilidad de que nuestra misión pudiera no terminar con el éxito que nuestra mente y corazones verdaderamente deseaban. Ese sagrado paño representa todo lo que somos los argentinos y la Patria heredada, que verdaderamente existe y seguirá existiendo. No podía ese paño, correr el riesgo de caer en manos extrañas a las nuestras ya que, siempre se inculcó en el Batallón que «Dios y nuestros símbolos se llevan permanentemente en la mente y en el campo de lo que somos capaces de hacer», aunque El y ellos no estén visibles.

### 2. El BIM 5 en Malvinas

Cuando arribamos a Malvinas el 08 de Abril de 1982, ya se encontraban en la Isla, conformadas bajo el mando del Gobernador, el General de Brigada Mario B. Menéndez, tres agrupaciones: la del Ejército Argentino, de la Fuerza Aérea y de la Armada, y cada Fuerza debía solucionar el Sostén Logístico de sus efectivos.

De inmediato pasamos a depender del apoyo logístico que nos proveería la Armada. En lo que hace al empleo operativo de la Unidad, su dependencia era del Comandante de las Fuerzas Terrestres.

El BIM 5 inicialmente estaba conformado por las siguientes fracciones: Comando de Batallón, Compañía de Apoyo Logístico, tres Compañías de Tiradores, una Sección de Morteros de 106,6 mm, otra de 81 mm y una Batería de Artillería Otto Melara de 105 mm.; aunque en realidad sus efectivos totales, armamento y equipos pesados irían arribando y se completarían el 11 de abril, salvo algunos polizones «fugados de Río Grande», que se fueron agregando.

Posteriormente por cambios en el dispositivo en el terreno y para lograr un mejor aprovechamiento del mismo, se agregaría la Compañía C (-), del RI 3 bajo el mando del Capitán Varela, de la cual conservamos un inmejorable recuerdo junto con la Compañía B (-) del RI 6 del Mayor Jaimet que se agregaría en las instancias finales de la batalla. Ambas Subunidades combatieron con mi Batallón

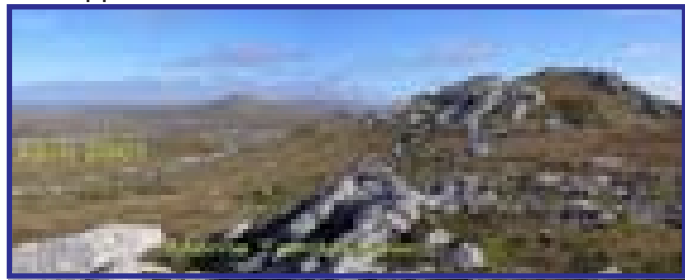
En los momentos iniciales del despliegue, como unidades palpables y concretas estaban el RI 25, el RI 8 y el BIM 5.

También tomamos entonces conocimiento que las fuerzas terrestres enemigas serían de una magnitud de alrededor de tres brigadas y que las mismas tenían la capacidad necesaria para ejecutar un desembarco anfibio, combinado con un asalto vertical y además que ya se encontraban operando elementos de reconocimiento en las islas.

Al enterarnos que el RI 8 sería desplazado a Puerto Fox, sentimos una gran inquietud y hubo que introducir cambios en las responsabilidades. EL RI 25, se hizo cargo de la defensa hacia el Este de Puerto Argentino y el BIM 5 hacia el Oeste, tanto es así que el Monte Longdon fue ocupado inicialmente por la Compañía Obra (-) de nuestro Batallón.

Posteriormente llegarían refuerzos para la defensa de Puerto Argentino, todos esos refuerzos se irían integrando bajo la dependencia del nuevo Comandante de la Fuerzas Terrestres, el General de Brigada Oscar Jofré, con Unidades de la X Brigada de Infantería, mientras que los de la Brigada III se estacionarían a la vera del estrecho de San Carlos.

En la defensa de Puerto Argentino, bajo el aspecto estrictamente terrestre, para no alargar innecesariamente este relato, se desplegarían las siguientes Unidades: En el istmo del Aeropuerto, el RI 25, luego el RI 6 al Sudeste de la localidad. Al Sur de Puerto Argentino el Grupo de Artillería 3 y completando el dispositivo el RI 3, hasta el camino al sudeste de Sapper Hill.



Abril de 2007 - Monte Tumbledown

El BIM5 en el centro del dispositivo, en Sapper Hill, Monte William y Monte Tumbledown. Hacia el oeste, en los Montes Harriet y Two Sisters el RI 4. Como nexos entre esta Unidad y el RI 7, la Compañía B del RI 6, el mencionado RI 7 en Monte Longdon y las alturas de Wireless Ridge. Es bueno recordar que las zonas asignadas a todas esas Unidades excedían dos y tres veces el área que normalmente se le debe asignar a Unidades del tipo de las descritas.

### 3. Las acciones de combate

Es bien sabido que a partir del 1° de Mayo se inician las acciones de combate, con el bombardeo a la Zona del Aeropuerto y casi inmediatamente se inicia el asedio de fuego naval, al que se le irían agregando con posterioridad, los fuegos de la artillería terrestre enemiga. Resumiendo, la Guarnición que defendía la localidad de Puerto Argentino antes de llegar a la batalla final, soportaría un asedio de casi 44 días y, lamentablemente, sin la posibilidad de devolver tantas atenciones, salvo esporádicamente.

Haré ahora en el relato un salto muy grande sobre las diferentes situaciones que se fueron atravesando en San Carlos, Goose Green, las luchas de los Comandos por el terreno intermedio y por último las correspondientes a los Montes Harriet, Two Sisters y Longdon, pues imagino que las mismas están reflejadas o se mostrarán por los actores directamente involucrados.

Trataré de hacer un relato muy comprimido por razones de espacio y de tiempo, circunscribiendo el

mismo fundamentalmente a las vivencias que involucran al Batallón que comandara en ese tiempo en Malvinas.

La Batalla por Puerto Argentino comienza con el ataque por parte de la Brigada de los Royal Marines al RI 4 que ocupaba los Montes Harriet y Two Sisters y por parte del Batallón de Paracaidistas N° 3 (Para 3) a la Compañía B del RI 7 que se encontraba reforzada con una Sección de Ametralladoras 12,7 mm perteneciente a una Compañía de IM de Ametralladoras que se había organizado especialmente para el conflicto y que fuera destinada originalmente como refuerzo de mi Batallón, al arribar a Malvinas la Subunidad fue agregada por secciones a varias Unidades.

El ceder estas secciones, así como el apoyo indiscriminado de la Artillería del Ejército en Malvinas hacia el BIM 5, la integración de Elementos de Comandos de las tres Fuerzas, el apoyo de Ingenieros, etc., fueron definitivamente el inicio de la acción conjunta que antes básicamente no practicábamos.

A partir del día 12 de Junio, aproximadamente a las 1000 horas de la mañana, el dispositivo defensivo mantenía aún en primera línea al BIM 5 reforzado, y al RI 7 (-). Este Regimiento, que había perdido su Compañía B, persistía en aferrarse a las alturas Wireless Ridge, con su puesto de Comando y la Compañía C en posición.

En las alturas del oeste, ahora en manos inglesas, la Brigada de Royal Marines (RM), compuesta por los Batallones RM 40, 42 y 45 se había apoderado de los montes Harriet y Two Sisters y se preparaba a ser sobrepasada por la V Brigada del Ejército Británico, conformada por tres Regimientos: uno Galés, otro Escocés y el último Nepalés (Ghurka), para lanzar la segunda fase de la batalla, sobre el BIM 5.

En tanto, en Monte Longdon, se encontraba el Batallón de Paracaidistas Ingleses N° 3 listo para apoyar el ataque del Para N° 2, sobre el RI 7 (-).

Es interesante aprender las lecciones del enemigo, en el sentido de tener bien en claro, como iba disponiendo de sus efectivos en ambas fases de su asalto sobre las posiciones del sistema defensivo, siempre asegurando una clara superioridad numérica, de no menos de 3 a 1, tomando como una totalidad la magnitud de las unidades que se enfrentarían.

La realidad es que en los puntos de contacto, en donde concentraban su ataque, esta superioridad fue muchísimo más elevada.

Obviando su determinación para atacar casi exclusivamente en la noche, otros aspectos interesantes a destacar, es que quienes ya habían atacado, eran sobrepasados y se continuaba el ataque con tropas de refresco (algo que nunca tuvo oportunidad nuestro sistema, totalmente estático), como así también el empleo de sus abundantes y profusas comunicaciones radioeléctricas y el uso de señales pirotécnicas, en un claro contraste con nuestras fuerzas terrestres.

Sin mencionar el preciso y persistente bombardeo naval, y reduciendo el campo al apoyo artillero puesto en escena, ellos emplearon un Grupo de Artillería Real, y los Grupos de Artillería 29 y 49, contra nuestros Grupos de Artillería N° 3 (GA 3) y Aerotransportado N° 4 (GA 4). El alcance del enemigo era de 17 Kms., contra los 10,5 Kms. Propios.

Los británicos movieron permanentemente su artillería a pesar de su superioridad en alcance, cosa que no ocurrió lamentablemente del lado propio, a excepción de una Batería de 105 mm., que se adelantó por el Moody Valley, unos cuatrocientos metros hacia el Oeste del ex cuartel de los Royal Marines.

Nuestros Grupos de Artillería alcanzaban escasamente la primera línea (la que habían combatido con anterioridad los RI 4 y RI 7 en la primera fase de la batalla). Esta falencia evidentemente se acentuó en el caso del RI 4, ya que el GA 3 solamente alcanzaba la cima de Monte Harriet. Esto no ocurrió en nuestro caso ya que dispusimos de un apoyo artillero total y a discreción.

Quiero recalcar que en el combate moderno y con la profusión de apoyo artillero, «No levanta la cabeza para observar el que quiere, sino el que puede».

En ese aspecto, el BIM5 también estaba preparado ya que, si bien disponíamos de los Observadores Adelantados de Artillería reglamentarios, todos los cuadros (incluidos los motoristas y cocineros... ¡todos!), estaban adiestrados para controlar los fuegos de apoyo, de las propias armas del batallón, como de la artillería terrestre en apoyo y/o los fuegos propios navales y aéreos.

Todo estaba integrado en el Batallón en la Central de Coordinación de los Fuegos de Apoyo (CCFA). Esa era nuestra organización para determinar, cómo eran y de donde provenían los fuegos del enemigo y conducir los propios. Casi me animo a afirmar que nuestra CCFA, por las excelentes comunicaciones que disponíamos, las coordinaciones y enlaces con todos los Grupos de Artillería, hicieron de nuestra Unidad un hueso muy duro de roer, con alta moral y altamente eficaz. Nunca lograron romper la cohesión de la Unidad y aún en el momento de la rendición, varias horas después que el grueso, mis hombres estaban en condiciones de proseguir la lucha, a pesar de los duros combates (incluso con lucha cuerpo a cuerpo), en que habían intervenido. Aunque, pasado el mediodía del 14 de Junio, ya no teníamos munición.

El enemigo ponía detrás de cada tubo de Artillería (aproximadamente 54 bocas en total) varios cientos de proyectiles, contra los 368 diarios, por Batería, que habíamos previsto, (según diarios de la época, sobre la primera línea de cada unidad argentina que atacaban, disponían de una cantidad inusitada de proyectiles, aproximadamente unos 1000 por hora).

No obstante, durante la Batalla, nuestra Artillería llegó a consumir prácticamente unos 15000 proyectiles sobre las fuerzas atacantes.

Dejo de lado a nuestros queridos Bertas, que si bien infundieron temor por su calibre y alcance, no pudieron sostener ninguna misión importante, dada la escasez de munición de 155 mm. disponible.

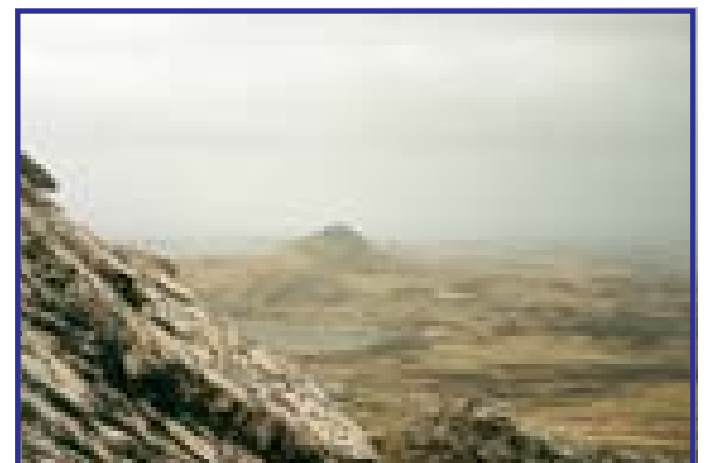
### 4. El ataque final

Durante todo el día 13 de junio, el enemigo efectuó tanto sobre el RI 7 Y el BIM 5 un demoledor bombardeo de artillería, al que se sumaba el fuego naval. Además efectuaban fuegos de interdicción sobre las Unidades que estaban ubicadas más hacia el este a los efectos de mantenerlas aferradas a sus posiciones evitando prácticamente todo movimiento hacia el frente.

Nuestra CCFA funcionaba a pleno y fuimos adquiriendo un gran entendimiento con la Artillería propia, la que muy difícilmente erraba alguna concentración, desempeñándose con alta eficacia.

La reducida y pequeña Central no sólo indicaba los blancos, sino que muchas veces dábamos directamente a las Baterías los datos a introducir, para hacer los fuegos más eficaces. Mientras el duelo de artillería era incesante, el enemigo se preparaba para su asalto final.

Increíblemente, en la tarde del 13 de Junio, las fuerzas atacantes iniciaron con las últimas luces un ataque de diversión desplazándose desde Monte Harriet y siguiendo la dirección del camino hacia Puerto Argentino, con intención de atacar el Monte William, con efectivos aproximados a una Compañía reforzada.



Monte Tumbledown desde Monte William

El fin era velar la real ubicación de cual sería su

centro de gravedad (obviamente Tumbledown) tal como pensábamos que lo habían previsto para esa noche, en la fase final de la batalla.

Este absurdo movimiento que buscaba sorprendernos e inducirnos a que el eje del futuro ataque sería desde el sudoeste, fue oportunamente detectado por el adelantamiento de nuestra reserva, la Compañía O (-), desplazamiento que aún no comprendo cómo el enemigo, no había detectado.

La fracción enemiga fue frenada con una barrera de fuegos muy precisa, ella los desconcertó y antes que pudieran pensar, le colocamos otra a sus espaldas. No podían moverse y allí pasamos a fuego de eficacia, el resultado fue muy cruento pues las concentraciones de artillería y de morteros, eran muy precisas y contundentes. Prácticamente dos horas después del inicio de la acción, el Jefe de la Compañía Obra me pedía, «Señor, detenga el fuego, no queda nadie en pie y los gritos de los heridos empiezan a atemorizar a nuestra propia tropa».

Cesa el fuego y en menos de cinco minutos, aparecieron aproximadamente cuatro helicópteros que comenzaron a retirar sus bajas, prácticamente sin visibilidad alguna. Pudimos derribarlos, pero no lo hicimos puesto que no trajeron refuerzos ni armas de relevo. Ello valió para que, con posterioridad en el asalto a Tumbledown, el enemigo atendiera una vez dominado el monte mencionado, con más premura a mis heridos que los suyos.

Estas acciones y otras, me hacen apreciar que la Batalla de Malvinas fue el último combate, en que se respetó totalmente lo estipulado en las convenciones de la guerra. Sin embargo el enemigo no detuvo la acción demoledora de su artillería sobre toda la zona de acción del Batallón y sobre la del RI 7 que era para nosotros un espejo de lo que nos pasaba, espeluznante.

Aproximadamente a 2215 horas, después un rolo de fuegos impresionante, se reiniciaría el ataque, sobre todo el frente de la línea defensiva que manteníamos, casi en forma simultánea.



Esquema del combate según Gran Bretaña

Desde el Sudoeste de Tumbledown, el enemigo se había desplazado hábilmente aprovechando la oscuridad, con el apoyo y protección de la Brigada de Royals Marines. Esta acción estaba en nuestro caso a cargo de la Brigada del Ejército Británico. Al Sur, desde el Oeste y sobre el camino que conducía a la localidad, un Regimiento Galés. Sobre el Monte Tumbledown el Regimiento Escocés y sobre el mismo objetivo pero algo más retrasados por lo escarpado en ese lugar del Monte, el Regimiento Nepalés.

En el Norte, al otro lado del Moody Valley, se encontraba consolidado el PARA 3, mientras el PARA 2 se había desplazado e iniciaba el asalto sobre el RI 7 (-), en Wireless Ridge.

Las acciones tomaron una violencia inusitada, en especial el asalto escocés se había centrado en la Compañía N del Batallón, en particular sobre su 4ª Sección y sobre la Sección de Ingenieros de IM, transformados en una Sección de Tiradores, que tuve que desplazar a la parte más escarpada del Monte, ya que la Compañía B del RI 6 no había podido ocupar esas posiciones como lo habíamos coordinado y previsto, por la acción del enemigo y creo una orden que le ordenaba defender el Moody Valley. No obstante, esta Compañía se agrega al Batallón acorde con la orden que recibiera del Comando Superior hacia el Este de la 3era Sección de la Compañía N del BIM5.

En ese lugar el combate fue más que virulento, se rechazaron varios asaltos, los defensores pudieron observar la espalda del enemigo, hasta llegaron

a cantar en medio del combate. Pero..., y es una buena lección, los atacantes no se quebraban, regresaban por otro lado aprovechando el terreno. La defensa de la 4ta Sección y de todas las fracciones que intervienen en el combate de Tumbledown, fue realmente épica.

Se armó y realizó un contrachoque con efectivos del Batallón y de la Compañía B (-) del RI 7, con un éxito relativo, puesto que el enemigo no cedió lo que ya había conquistado.

Se efectuaron fuegos de nuestra Batería de Artillería y Morteros de 106 y 81 mm, sobre la propia tropa, a requerimiento de su Jefe el Teniente Vázquez.

Recuerdo que cuando hablaba con Vázquez y me hacía el pedido, habré dudado algún segundo, tanto que él mismo lo reiteró con vehemencia. La razón era que nuestros hombres estaban en sus posiciones y estaban prácticamente al descubierto y mezclados con las fracciones enemigas, en una total oscuridad iluminada constante y fugazmente por las explosiones.

En esa lucha épica mueren casi de la misma forma, dos valientes, el Subteniente del Ejército Argentino Silva con sus cinco conscriptos, que se habían agregado, y el Polizón del Grupo Araña del Batallón (los dísculos) el Suboficial Castillo. Ambos, al ver sus muertos y heridos y al sentirse sobrepasados, los dos heridos, saltan de sus posiciones sobre los atacantes viviendo a la Patria y matando, y mueren heroicamente.

Mientras los Ghurkas avanzan lentamente, su participación en el éxito enemigo es muy relativa, solo alcanzan a intervenir en la mañana persiguiendo por el fuego a los integrantes de los Morteros de 81 mm, cuando ya el Batallón ante la reiterada orden superior debe replegarse. Su Jefe de Operaciones Mike Sear (Inglés), que ha escrito un libro sobre el conflicto me ha comentado posteriormente, «poco hicimos en Tumbledown, nuestro objetivo era el Monte William, los que realmente lucharon muy duramente fueron los Escoceses. Pero ni yo ni mis hombres olvidaremos, que a pesar de nuestra veteranía íbamos atemorizados en durante el combate, y ocurrió, pues los hombres de su Batallón tiraban como demonios»

Mientras en el Pony' Pass, el Regimiento Galés se iba topar de frente e inesperadamente con la Compañía Obra (-) del BIM 5, en la ejecución de su combate retardante que le habíamos impuesto. La misión de los Galeses, era asaltar y ocupar Sapper Hill.

Decía un joven Capitán de esa Unidad, mientras embolsábamos mis muertos de Tumbledown, refiriéndose a ese encuentro inopinado, «que ellos creían que habían combatido con dos Regimientos nuestros, que no pudieron avanzar en toda la noche pues los fuegos de la artillería y morteros argentinos los mantuvieron aplastados y que cuando amaneció y vieron que ya no estaban nuestros hombres, fueron los más felices de la tierra, aunque no habían cumplido su misión».

Aproximadamente a las 0300 horas del 14 de Junio, preparamos y ordenamos efectuar un contraataque con la Compañía M, la O (-) que había recuperado, puesto que a la misma la retiré de sus posiciones a las 0130 horas.

Aprovechando que la moral era muy alta y por estar convencido que la batalla se decidía en Tumbledown, preví esta acción que pensaba dirigir personalmente, en un esfuerzo final, para quebrar el ataque adversario. Tenía perfectamente claro que el Para 3 y el Para 2, nos flanqueaban, pero los fuegos efectivos de la Zona de Apoyo Logístico propia, y el fuego de las pocas piezas que sobrevivían del GA N° 4, con tiro directo, impidieron cualquier intento enemigo.

Informé y pedí la autorización pertinente, pensaba en esos momentos que frenado el ímpetu enemigo esto era factible. Pero en realidad ello no fue posible puesto que si hasta esa hora era más que optimista por el desarrollo del combate, intervendrían otros factores, la munición comenzaba a escasear y en el único intento desde retaguardia de proveernos algo de proyectiles de Morteros de 81 mm., la camioneta que se desplazaba hacia el frente, fue volada

por una certera ráfaga de artillería del enemigo.

Por otra parte se me dio la orden de replegarme hacia la localidad, logrando luego de discutir bastante, que se me autorizara a replegarme y reforzarme con el Batallón en Sapper Hill.

Esta acción de repliegue de la Compañía Nácar, lamentablemente no ha sido filmada y permanecerá para siempre en mis recuerdos, por la entereza, el orden y disciplina de mis hombres para realizarla. La misma se efectuó con el apoyo de dos puntos en el terreno, uno que estaba a cargo de la Compañía C (-) y efectivos reunidos en proximidades de mi Puesto de Comando.

Como de costumbre, mi Segundo Comandante, el Capitán de Corbeta Ponce, se adelantó para establecer el nuevo Puesto de Comando en Sapper Hill y cuando estuvo prácticamente concluido y concretado el repliegue, ordené a la Compañía C (-) que se reintegrara a su Unidad de origen (me costó bastante convencer al Capitán Varela que lo hiciera).

Llegué a mi nuevo Puesto de Comando, aproximadamente a 1100/1130 horas, todo estaba en orden, la Unidad lista a defender esta última altura y pensaba en esos momentos que la lucha continuaría, no obstante ya se observaba el arribo de helicópteros enemigos a la zona del hipódromo de la localidad y se veía el despliegue de efectivos enemigos descendiendo de las alturas William y Tumbledown.

A las doce recibí por parte del Jefe de Operaciones del Comando Superior la orden de replegarme «pues ya la Guarnición se había rendido». Posteriormente tuve otra intimación y finalmente le ordené nuevamente a mi Segundo Comandante que se replegara a la localidad y entrara desfilando a frente de los efectivos.

Quedaba una pequeña retaguardia a cargo del Guardiamarina Koch, (14 hombres) y el Suboficial Vaca con una Ametralladora de 12,7 mm, que no quería replegarse.

Todos los fuegos habían cesado, el silencio era tan terrible como la incertidumbre y el dolor de tener que rendirse.

Cuando el Jefe de Compañía que había quedado a cargo, el Tte. Binotti, que permanecía aguardando a su retaguardia de combate me decía: «Señor podemos irnos» y nos paramos para hacerlo, aparecen unos cuatro o seis helicópteros enemigos que se aproximan raudamente sobre Sapper Hill. El Suboficial Vaca y su 12,7 mm., casi al unísono con todo el equipo de retaguardia, abren el fuego. Un helicóptero aterriza en llamas, los demás hacen lo mismo, desembarcan sus efectivos y se generaliza el enfrentamiento. Pienso que los helicópteros pensaban que Sapper Hill estaba desocupada, por lo que fueron totalmente sorprendidos.

Sé que en esta última escaramuza de la pequeña retaguardia murieron varios de sus hombres y el enemigo perdió un helicóptero y otro resultado averiado

Nos protegimos detrás de la altura y emprendimos caminando la marcha hacia la localidad a la que llegamos alrededor de 1500 horas.

Este fue el fin de los combates.

Pienso y estoy más que orgulloso del comportamiento de todos los hombres del Batallón, como también de todos los efectivos de las Fuerzas Armadas y de los civiles que intentaron retener en uno u otro lugar, en diferentes puestos y en distintas contingencias las Islas que habíamos reconquistado. En realidad siempre sostengo que cada uno hizo lo que pudo, lo que más pudo.

## 5. Conclusiones

Para concluir, creo como muy conveniente, fuera de todo contexto político y de todo afán de discusión, aunque siempre la habrá, efectuar algunas reflexiones:

- I. La base de las relaciones internacionales es sin duda la conciliación de los intereses que se deben establecer entre las naciones.

2. Siempre que hay diálogo en busca de solucionar problemas, hay avances; aún cuando bajo el punto de vista de algunas de las partes (en especial la nuestra) pareciera que sólo se cede.
3. La relación por proximidad es inevitable.
4. Quienes conocen la historia de Gran Bretaña, saben que jamás ha cedido nada de lo que se apropió si la otra parte no reacciona, como ocurrió en 1982.
5. El valor estratégico de las Islas es relativo cuando al lado de las mismas hay un continente.
6. Se han restablecido casi normalmente las relaciones con Inglaterra y las negociaciones, aunque lentas, progresan. Pero progresarían mucho más si se mantuviera una adecuada reserva y no una inusitada y a veces poca sería publicidad sobre las mismas.
7. Como argentino común, pienso que el sólo hecho de que nuestros diputados y senadores, tanto del oficialismo como de la oposición, conozcan e intervengan en estas discusiones, es un ejemplo alentador para la ciudadanía ya que ambos compartirán el éxito o el fracaso. Pareciera que comienzan a darse cuenta que los objetivos de la Nación están por sobre las banderías políticas.
8. Las Resoluciones de las Naciones Unidas N° 1514 de 1960 «Declaración sobre la concesión de la independencia a los pueblos y países coloniales» y la N° 2025 de 1965, que reconoce la existencia del conflicto entre Argentina e Inglaterra y destruye el reclamo de autodeterminación de los isleños, tienen plena vigencia. Es más, han sido revitalizadas a través de sucesivas votaciones favorables para nuestra postura en los años próximos pasados.
9. Malvinas, no debe ser otra cosa que una causa común para todos los argentinos, por ende, motivo de unidad entre nosotros (causa y objetivo nacional).
10. Es una demanda irrenunciable inscripta en nuestra Constitución Nacional, ello nos compromete a todos los argentinos pero mucho más a todos nuestros dirigentes políticos, militares y funcionarios que han empeñado su juramento de acatamiento a la misma.
11. Respecto al acuerdo para visitar las Islas hay que tener en cuenta:
  - a. Es un pequeño progreso que beneficiará a cualquier argentino que por propia determinación quiera visitarlas.
  - b. El acercamiento ha sido promovido no sólo por nosotros sino también por los isleños.
  - c. El problema de los familiares sin recursos para visitarlas, los que deberán seguir siendo asistidos por el Gobierno
  - d. Se abre una excelente oportunidad para que nuestras autoridades por medio de una Ley dispongan de los fondos necesarios para investigar por medio de la determinación de ADN, la identidad de cada uno de nuestros Héroes que yacen con el rótulo de NN
12. El paraguas del que tanto se habla, solo sirve para proteger de la lluvia, no la para. Y en ese mismo sentido, el fin fundamental de la soberanía no podrá ser evitado.
13. Estamos negociando por el camino de la razón, la que nos asiste. En realidad no hay títulos valederos de la parte en oposición excepto la posesión por la fuerza (usurpación), ya que bien se sabe en el mundo son históricamente nuestras, además la proximidad y la propia constitución geológica de las Islas así lo confirman.
14. Para negociar es necesario tener un respaldo, ellos lo tienen por la fuerza y la posesión, pero... nada se podrá explotar convenientemente ni el mar, ni en Malvinas sin el apoyo de los argentinos, es decir «nada se puede hacer en Malvinas sin nosotros».
15. Es conveniente e interesante reflexionar que el conflicto de 1982 ocurrió cuando Inglaterra estaba iniciando el desmantelamiento de su Armada,

de haberse completado no podrían haber reaccionado como lo hicieron. De ello podremos concluir que las Fuerzas Armadas de cualquier país no solamente son un elemento de disuasión, sino que son las únicas Instituciones que pueden asegurar la voluntad política de una Nación.

16. Como conclusión final a estas reflexiones creo que es fundamental y conveniente, que los argentinos recapitemos sobre toda nuestra historia, desde la formación de la Nación, nuestro pasado reciente y la cruda y actual realidad. Debemos mirarnos desapasionadamente, comprender que ya es hora de abandonar el viejo enfoque de que estamos unos contra otros, siempre hemos vivido en los enfrentamientos. , es de esperar que terminemos de confrontar entre nosotros.

La realidad nos marca algo bien distinto, debemos aceptar que para que haya unión, paz y concordia, cuestiones que nos fortalecen, debemos aprender que a partir de la Gesta Malvinense debemos estar unos con otros y recuperar el sentido nacional, para construir, siempre construir, la Argentina que todos soñamos.



Gallardete del Batallón de IM N° 5 (Ec)



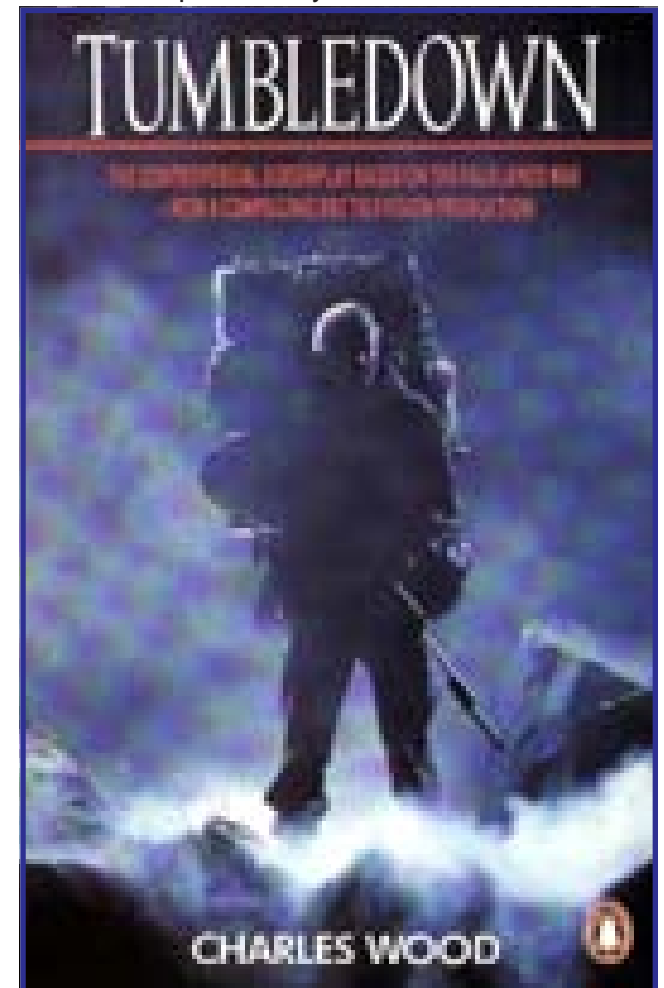
Monumento en el cuartel del BIM 5

### Distinciones y Condecoraciones del BIM5 (Ec.)

- ✚ «HONOR AL VALOR EN COMBATE». Por: conducir operaciones eficaces para la recuperación y posterior defensa de las Islas Malvinas, Georgia y Sandwichs del Sur. Otorgada por la Armada Argentina.
- ✚ «ORDEN CRUZ PERUANA AL MÉRITO NAVAL EN EL GRADO DE CABALLEROS DISTINTIVO BLANCO» otorgada por la Armada de la República del Perú.
- ✚ Declaración de «BENEMÉRITO» del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, efectuado por Decreto del Poder Ejecutivo Territorial No. 207183.
- ✚ Medalla «A LA BANDERA QUE COMBATIÓ EN EL ATLÁNTICO SUR 1982», otorgada por el Gobierno y pueblo de la Provincia de Santa Fe, el 15 de Noviembre de 1985.
- ✚ Distinción de «CUSTODIO DE LA BANDERA DE SALTA» efectuada por la Legislatura de dicha Provincia Argentina, el 5 de noviembre de 1987.

A lo largo de su existencia fue y es objeto del calor popular como reconocimiento a su aporte hacia la población fueguina, canalizada por distintas vías,

poniendo en todos los casos su personal un especial sentido de patriotismo y una clara visión de las necesidades de la población y de su zona.



Portada del film británico sobre el combate de Tumbledown



Veteranos de guerra entrerrianos, que prestaron servicio en el BIM 5 durante la guerra de Malvinas, rindieron homenaje su ex Comandante Carlos Hugo Robacio.



Contraalmirante de Infantería de Marina VGM (Re) Carlos H Robacio

\* Con el grado de Capitán de Fragata de Infantería de Marina se desempeñó, durante la guerra, como Comandante del Batallón de Infantería de Marina N° 5 (BIM 5).

Fue socio activo de nuestra entidad hasta su fallecimiento en la ciudad de Bahía Blanca el 29 de mayo de 2011.



# BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

(Extraído de la página web oficial de la Fuerza Aérea)

## Sábado 1º de mayo - Cronología de acciones

### El parte meteorológico

El día se presentaba lluvioso y con techos bajo mínimo en los aeródromos de despliegue de la Fuerza Aérea Sur en el continente, esta situación dificultaría la operación de los aviones de combate argentinos, que debían volar los 700 / 900 kilómetros que separaban las islas de los aeródromos.

### La situación de la Task Force (Fuerza de Tareas Británica)

El 30 de abril el grueso de la Fuerza de Tareas inglesa se había reunido en la zona denominada con el nombre código «TRALA». Se trataba de una zona de retaguardia (área de remolque y reparaciones situada a unos 400 Km al NE de Puerto Argentino). El comandante del grupo de batalla, vicealmirante Woodward, recién arribado al buque insignia, el HMS Hermes, tenía órdenes de atacar al día siguiente, e iniciar la operación «Corporate», cuyo objetivo ulterior era la recuperación de las islas.

### Los planes británicos

- Los británicos habían concebido una operación estratégica conjunta. La Royal Air Force (RAF) con la operación Black Buck (Carnero Negro), por un lado consistente en el bombardeo de la pista de Puerto Argentino con aviones bombarderos VULCAN operando desde Isla Ascensión y, por el otro, el ataque masivo de la Fuerza de Tarea de la Royal Navy con los siguientes objetivos:
  - Destruir los aeródromos argentinos en las islas (BAM Malvinas, en la península de Freycinet y BAM Cóndor, en el istmo de Darwin).
  - Neutralizar los probables ataques de la aviación argentina y lograr la superioridad aérea local.
  - Consolidar una pequeña cabecera de playa, en las proximidades de Puerto Argentino, mediante desembarcos anfibios y/o helicópteros.
  - Infiltrar elementos de fuerzas especiales, en distintos puntos costeros o islotes, a efectos de obtener información táctica del despliegue argentino.
- Contaban a su favor, la experiencia obtenida por algunas de sus unidades en Georgias, que habían recuperado la isla sin mayor resistencia y la ausencia de la flota de mar argentina.
- Esos factores, sumados al pronóstico meteorológico sobre el continente, que preveía techos bajo mínimo en los aeródromos de despliegue de la FAS, les hizo pensar en la posibilidad de que, frente a una demostración de fuerza y contundencia de los ataques, el comandante de la guarnición argentina en las islas aceptara la rendición inmediata.

### SE EMITIERON LAS SIGUIENTES ÓRDENES

- Grupo 1: Posicionado a cien millas al N/NE de Puerto Argentino, compuesto por el HMS Invencible, ocho Sea Harrier del Escuadrón 801, con naves de escolta, para misiones de defensa aérea, Patrulla Aérea de Combate (PAC).
- Grupo 2: A noventa y cinco millas al E/NE de Puerto Argentino, el HMS Hermes, buque insignia y naves escolta, con doce aviones Sea Harrier del Escuadrón 800 para ataque aéreo a objetivos terrestres. De este Grupo debía desprenderse una flotilla de ataque, compuesta por un destructor Clase County y dos fragatas para bombardeo naval al aeródromo de Puerto Argentino y defensas costeras.
- Grupo 3: En zona TRALA, en espera, para helidesembarco y asalto anfibio.

### La apreciación operativa de la Fuerza Aérea Sur

El comando de la FAS, informado del ataque enemigo, apreció correctamente que se producirían nuevas incursiones aéreas, sobre objetivos terrestres en Malvinas (radares y otras posiciones defensivas en Puerto Argentino), por parte de la aviación de la Task Force. Se asumió que los portaaviones se mantendrían lo suficientemente alejados al Este, fuera del radio de acción de los cazabombarderos. Por ello, se había concebido el empleo de interceptores Mirage III y M-5 Dagger en tareas de sombrilla aérea sobre los blanco propios.

Antes del amanecer se ordenó a las BAM (Bases Aéreas Militares) Río Gallegos, Río Grande y San Julián que, en distintos grados de apresto, se pusieran en alerta secciones armadas con misiles aire-aire Magic / Matra / Shaffrir y cañones, esperando órdenes para entrar en acción.

### LA PRIMERA ORDEN DE ATAQUE

La primer Orden Fragmentaria impartida por la FAS fue la N° 1090: Incluía a

dos Mirage III, indicativo «Fiera», misión: cobertura de Puerto Argentino, armamento: dos misiles Magic. Esta escuadrilla despegó a las 06:40 hs. Tripulantes: Mayor José Sánchez, Capitán Marcos Czerwinski, preludiando nuestro bautismo de fuego. Pasadas las 07:30, sobrevolaban Puerto Argentino, sin encontrar actividad aérea enemiga. En realidad, había dos aviones del portaaviones HMS Invencible en el aire, en patrulla aérea de combate (PAC) (al E y NE de Puerto Argentino), pero no se advirtieron mutuamente. Aterrizaron en Río Gallegos, a las 08:38 hs.

### Operaciones de la Task Force

- Grupo 1: Desde las 06:00 el HMS Invencible ordenó despegar una PAC, con la intención de interceptar a los cazas argentinos que arribaran a las islas. A partir de las 13:00 destacó una flotilla, compuesta por 2 fragatas F 21, la HMS Arrow y otra no identificada como escolta del destructor clase County HMS Glamorgan. La flotilla se ubicó a 10/20 MN al SE de Puerto Argentino y bombardeó el aeródromo.
- Grupo 2: (HMS Hermes): desde un área centrada a 95 MN al NE de Puerto Argentino, lanzó a las 07:50, tres escuadrillas de Sea Harrier, doce aviones del Escuadrón Naval 800, que atacaron de la siguiente manera:

#### - A la BAM Malvinas (0830 hs) (Puerto Argentino)

- Una escuadrilla de cuatro aviones, indicativo «Red»: LtCdr Ogilvy, LtCdr Batt, LtCdr Thomas, Lt Morell. Atacó desde el NO a posiciones de artillería antiaérea con tres bombas de 1.000 lbs cada una.
- Una escuadrilla de cuatro aviones, indicativo «Black», compuesta por Lt Andy Auld, LtCdr Mike Blisset, FltLt (RAF) Dave Morgan, FltLt (RAF) Ball y FltLt (RAF) Penfold dividida en secciones atacó rasante desde el N y NO las instalaciones del aeródromo y la pista, con bombas «Beluga» (bomba racimo) y de 1.000 lb (retardadas con paracaídas). La artillería antiaérea derribó un Sea Harrier y averió a otro, el cual, aparentemente, no alcanzó a llegar a su buque.

#### - A la BAM Cóndor (0831 hs) (Goose Green)

- Una escuadrilla de tres aviones, indicativo «Tartan»: LtCdr Frederiksen, Lt Hale y Lt Mc Hars, atacó en rasante con bombas de 1.000 lbs y «Beluga», la pista y aviones en tierra. Como consecuencia del ataque, un IA-58 Pucará fue destruido. Su piloto, teniente Daniel Jukic falleció junto a los cabos principales Juan Rodríguez y Mario Duarte y los cabos primeros José Maldonado, Agustín Montaña, Andrés Brashich, Miguel Carrizo y José Luis Peralta.

### El bautismo de fuego de la FAA

A las 07:45 despegaron de Río Grande 2 M-5 Dagger, indicativo «Toro» armados con misiles Shaffrir. Pilotos: capitán Carlos Moreno, teniente Ricardo Volponi. Los cazas argentinos, sin llegar a entrar en combate, apoyados por la Estación de Interceptación del CIC (centro de información de combate) Malvinas, evolucionaron en contacto con dos Sea Harrier del HMS Invencible, (LtCdr RN Robin Kent y Lt Brian Haigh). Los Toro aterrizaron, de regreso en Río Grande, a las 09:45.

En comparación con los Mirage argentinos, los Sea Harrier, por el diseño de sus motores orientables y la posibilidad de ganar una sustentación extra en las maniobras de combate, tenía mayor maniobrabilidad a bajas cotas. Los misiles AIM-9L Sidewinder que equipaban, eran «all aspect», es decir que se podían disparar en cualquier posición relativa con respecto al blanco y no desde el cono de cola como los Shaffrir argentinos, pero sobretodo disponían de mayor tiempo de permanencia en la zona de objetivos. El combate a bajas cotas aumentaba el consumo de los Mirage III y M-5 Dagger que, sin capacidad de ser reabastecidos, quedaban sin posibilidad de regresar al continente.

### ALERTAS EN VUELO

Con las primeras luces, como se suponía, los Sea Harrier embarcados atacaron las BAM Malvinas y Cóndor. Si bien fueron detectados con suficiente antelación no hubo posibilidad de interceptarlos con los Toro porque, inmediatamente después del despegue descendieron a cotas bajas y se aproximaron rasante debajo de la capa de nubes. Alertada a tiempo, la artillería antiaérea de Puerto Argentino, dio buena cuenta de ellos, no así la de la BAM Cóndor que en esos momentos, pese a la alerta roja, para que no los sorprendieran en tierra, intentaba hacer despegar a sus Pucará.

Ante el resultado exitoso de los primeros ataques aéreos británicos y las numerosas detecciones, visuales y electrónicas, que efectuaban los defensores argentinos de las islas, que alertaban sobre la presencia de gran cantidad de

buques enemigos, el comando dedujo que era inminente un asalto anfibio en alguna de las playas o puertos no defendidos de Malvinas. Porque así estaba previsto y coordinado, la FAS ordenó el despegue escalonado de prácticamente el 100% de sus aviones de combate que, configurados como interceptores o atacantes debían volar hasta las islas y permanecer en alerta en vuelo para ser dirigidos por el CIC (centro de información en combate) Malvinas hacia los blancos.

### misiones de ataque

Las misiones interceptoras relatadas, y las que se describen a continuación, tenían por objeto atraer las PAC británicas, para poder infiltrar nuestras misiones de ataque a objetivos navales.

- *Tres M-5 Dagger, indicativo «Torno». Misión: ataque a objetivo naval. Tripulación: Capitán Norberto Dimeglio (C-432), Teniente Gustavo Aguirre Faget (C-412) y 1er Teniente César Román (C-407). Armamento: bombas retardadas por paracaídas y cañones. Despegaron de San Julián a las 15:45 hs. El C-432 arribó a las 17:25 hs y los otros a las 18:25 hs.*

Atacaron a un destructor y a dos fragatas. Esta salida fue la de mayor rédito de toda la batalla del 1 de Mayo ya que atacó y averió seriamente al destructor de gran porte.



El informe de esta misión dice:

... observan tres buques que cambian constantemente el rumbo, formando un triángulo. Se dispararon dos bombas sobre el de la derecha y cañones sobre el del centro y a la izquierda, lográndose comprobar impactos únicamente sobre el barco del centro. Se apreció intención de encerrarse en el círculo con grandes cambios de rumbo, distancias entre 1.000 y 3.000 metros. Únicamente se recibió intenso fuego de artillería antiaérea, lo que un numeral logró evitar disminuyendo el nivel de vuelo.

De acuerdo a fuentes inglesas, los buques eran el destructor HMS Glamorgan y las fragatas HMS Arrow y HMS Alacrity; reconociéndose los siguientes daños:

- *HMS Glamorgan* (destructor clase County): daños menores.
- *HMS Alacrity* (fragata tipo 21): rumbo abierto por una bomba que estalló muy cerca, pudo ser reparado.
- *HMS Arrow* (fragata tipo 21): ocho impactos de cañón de 30 mm y un hombre herido.

De acuerdo con los testimonios de quienes observaron desde la costa y del Capitán Giaigischia, que llegaba desde la BAM Cóndor en un helicóptero Chinook trasladando heridos, los buques atacados por la escuadrilla «Torno», por su gran tamaño y los domos característicos del radar, eran un destructor tipo Sheffield u otro parecido y dos fragatas.

Después del ataque, la flotilla comenzó a alejarse. El destructor estaba seriamente averiado, una densa columna de humo, negra primero y blanca después, salía de su cubierta una hora después.

Durante la noche se visualizó una gran explosión hacia el rumbo en que se habían alejado.

- *Dos A-4C Skyhawk. Misión: sombrilla aérea. Tripulación: Teniente Néstor López (C-303) y 1er Teniente Daniel Manzotti (C-310). Despegó de San Julián a las 14:00 hs y arribó a las 15:00 hs.*
- *Dos A-4C Skyhawk, indicativo «Pampa». Misión: reconocimiento ofensivo y sombrilla aérea. Tripulación: Capitán Eduardo Almoño (C-322) y Alférez Car-*



*los Codrington (C-325). Armamento: misiles Shaffrir. Despegaron de San Julián a las 15:20 hs. El avión guía, informado de la presencia de PAC y con fallas del VHF y trasvase del tanque izquierdo, regresó. Arribaron a las 17:20 hs.*

- *Dos M-5 Dagger, indicativo «Fortín». Misión: sombrilla aérea. Armamento: misiles Shaffrir. Tripulación: Capitán Guillermo Donadille (C-403) y 1er Teniente Jorge Senn (C-421). Despegaron de San Julián a las 16:00 hs y arribaron a las 18:40 hs.*

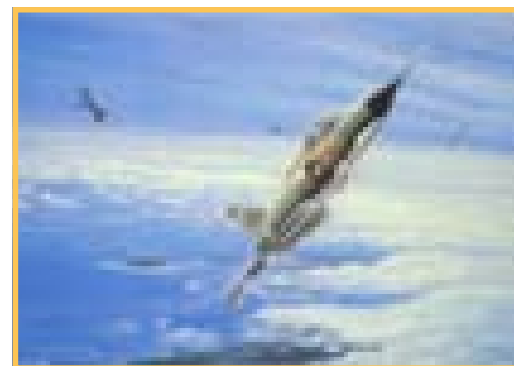
La tarea de los «Fortín» consistió en efectuar una cobertura del escape de la escuadrilla «Torno», luego de atacar ésta a los buques británicos que amenazaban a la BAM Malvinas. El despegue se ejecutó normalmente, sobre el mar y con rumbo hacia las islas. El jefe de sección, Capitán Donadille, ordenó efectuar el control de los cañones mediante una breve ráfaga; los del guía no funcionaban. Evaluada la situación se decidió continuar. Se realizó la navegación normalmente. Arribó a la zona asignada por el control radar Malvinas y esperó sobre la Gran Malvina a 30.000 pies (9.000 m).

Mientras esperaban, el Capitán García Cuerva y el 1er Teniente Perona escucharon las comunicaciones de la sección «Dardo». Luego de unos quince minutos escucharon a los «Torno» regresando en forma individual. El numeral «Torno 3» comenzó a tener problemas de recepción, por lo que no pudo saber que dos aviones ingleses se dirigían a interceptarlos. Mientras sus compañeros buscaban el rasante, él continuó alejándose con nivel 250 (7.500 mts).

A través del radar, el CIC Malvinas envió a la sección «Fortín» para interponerse entre los Dagger y los Harrier. Los «Fortín» eyectaron los tanques suplementarios de 1.300 litros y aceleraron a 1.4 de mach. Así se formó una columna, en donde el primero era el «Torno 3», tres millas detrás venía una sección de Harrier y a dos millas los «Fortín». El último rumbo de interceptación que recordó el Capitán Donadille fue 320°, que los ubicaba con el sol totalmente de frente, razón por la cual sus misiles Shaffrir quedaron enganchados en él, lo que agregó preocupación al «Fortín 1» por no tener los cañones en servicio. Sin embargo, todos estos inconvenientes no los conocían los británicos quienes abandonaron la persecución advertidos, seguramente, de la presencia de interceptores argentinos a través del radar que guiaba su interceptación. Otra acción de combate aérea exitosa, pero sin derribos.

- *Dos Mirage III, indicativo «Buitre». Misión: cobertura y sombrilla aérea. Tripulación: Capitán Raúl Gambandé (I-016) y 1er Teniente Roberto Yebra (I-014). Armamento: misiles Magic. Despegaron de Río Gallegos a las 15:50 hs y arribaron a las 17:40 hs.*

- *Dos Mirage III, indicativo «Dardo». Misión: cobertura. Tripulación: Capitán Gustavo García Cuerva (I-019) y 1er Teniente Carlos Perona (I-015). Armamento: misiles Magic. Despegaron de Río Gallegos a las 15:45 hs*



Esta tripulación realizaba la segunda salida del día y fue la primera que recibió fuego de una PAC británica.

Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la isla Borbón. García Cuerva vio el misil arrojado sobre Perona y le gritó: «Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!», pero el misil lo alcanzó. Perona se eyectó y posteriormente fue recuperado.

Luego del encuentro, durante largos minutos, el radar del CIC Malvinas perdió el contacto con el Capitán García Cuerva. Al cabo de ese tiempo, ya sin combustible para regresar al continente, el piloto tenía dos alternativas: eyectarse sobre las islas y perder el avión o intentar el aterrizaje en la pista de Malvinas. García Cuerva eligió aterrizar y lo comunicó por VHF al radar y éste al CIC. Cuando se recibió el pedido, se le ordenó volar hacia el norte del aeródromo y eyectarse, ya que era prácticamente imposible coordinar el alto el fuego debido a la variedad de escuadrillas que operaban en la zona, al bombardeo naval y a las interferencias que, en ocasiones, imposibilitaban una comunicación adecuada. Pero él insistió. Ante lo inevitable, el CIC Malvinas ordenó el «alto el fuego».

El cumplimiento de esta consigna demandaba una excelente coordinación entre el CIC Malvinas y el Puesto de Comando de las baterías antiaéreas de las tres fuerzas que defendían Puerto Argentino y la BAM Malvinas. Lamentablemente, los hombres a cargo de la defensa aérea de las tres Fuerzas Armadas argentinas, carentes de una doctrina conjunta de procedimiento y sin haber realizado jamás en su historia una ejercitación de esa naturaleza, pese a haber previsto la contingencia y adoptado una serie de medidas en los escasos 20 días de preparación disponibles, no lograron hacer acatar el alto el fuego, máxime cuando había buques bombardeando la pista y subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos previos. García Cuerva fue abatido en la fase final por cañones antiaéreos argentinos controlados por radar. El piloto no logró eyectarse.

El FI Lt RAF Paul Barton derribó al 1er Teniente Perona y el Lt RN Steve Thomas combatió contra el Capitán García Cuerva.

En los quince minutos que mediaron entre el combate y su solicitud de aterrizaje, algunas versiones afirman que García Cuerva avistó al Hermes donde, en ese momento, un Sea Harrier se aprestaba a aterrizar. El argentino lo habría atacado con sus cañones, haciéndolo rebotar dos veces sobre la cubierta del

portaaviones, romper el elevador y caer al mar. Luego ametralló el puente causando averías menores (Pierre Clostermann, «Le Grand Cirque des Malouines» Paris Match).

✈ *Un M-5 Dagger, indicativo «Rubio». Tripulación: 1er Teniente José Ardiles (C-433) y Capitán Carlos Rohde, como jefe de sección. Armamento: cañón de 30 mm y dos Shaffrir. Despegó de Río Grande a las 15:54 hs.*

El 1er Teniente Ardiles formaba parte de la sección del Capitán Rohde que debió quedarse en tierra por fallas técnicas. Ardiles continuó solo hacia Malvinas. Al llegar, estableció enlace con el CIC Malvinas y fue guiado para interceptar a un supuesto Harrier. Justo antes del cruce, el eco británico se dividió en dos, resultando ser dos aviones de una PAC integrada por el Fl Lt RAF Tony Penfold y Lt Cdr RN Martin Hale. A pesar de la desventaja, Ardiles ganó primero la cola de uno de los enemigos y disparó su misil que, por las inferiores características, no alcanzó al blanco. Sin advertir que el otro Harrier le había disparado un Sidewinder, fue derribado sin que pudiera eyectarse. Fueron testigos oculares los Capitanes Ricardo Grünert, Roberto Vila y el 1er Teniente Ricardo Fasani, tripulantes de Pucará en la BAM Cóndor. Era el cuarto piloto caído el día del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea.

Alrededor de las 15:00 hs, la FAS había actualizado en su carta la ubicación del enemigo, algunos blancos dentro de su radio de acción y tenía en claro las intenciones de desembarcar y ablandar con fuego naval las posiciones argentinas. Lanzó al ataque todos los aviones disponibles, incluyendo los bombarderos livianos Canberra MK 62 basados en Trelew.

✈ *Tres Canberra MK 62, indicativo «Ruta». Misión: buques Bahía Anunciación. Tripulación: Capitán Juan Nogueira, Capitán Raúl Sánchez (B-105), Capitán Eduardo Rodino, 1er Teniente Armando Dubroca (B-108), 1er Teniente Ernesto Lozano y Teniente Ernesto Cooke (B-109). Armamento: bombas MK-17. Despegaron de Trelew a las 16:05 hs.*

Fueron interceptados próximos al objetivo (avistaron al Invencible) por dos Sea Harrier. Evadieron y regresaron, uno (B-108) a Puerto Deseado a las 18:30 hs con averías; los otros dos a Trelew a las 19:30 hs.

✈ *Tres Canberra MK 62, indicativo «Rifle». Misión: buques Bahía Anunciación. Tripulación N° 1: Capitán Alberto Balgorrri y Mayor Enrique Rodeyro (B-102); N° 2: 1er Teniente Mario González y 1er Teniente Eduardo De Ibáñez (B-110); N° 3: Capitán Eduardo García Puebla y 1er Teniente Jorge Segat (B-104). Armamento: cuatro bombas de 1.000 lbs cada una. Despegaron de Trelew a las 16:20 hs.*

Esta escuadrilla, inmediatamente detrás de la anterior, también fue interceptada por los Sea Harrier de CC Broadwater y Tn Curtiss. Este último, impactó con un misil Sidewinder en el N° 2. El Canberra se estrelló en el océano. Sus tripulantes se eyectaron pero no pudieron ser rescatados. Sin posibilidades de defenderse en el aire, los otros dos aviones regresaron, aterrizando en Trelew a las 19:20 hs.

✈ *Cuatro A-4B Skyhawk, indicativo «Trueno». Misión: ataque a objetivo naval. Tripulación: Capitán Pablo Carballo (C-215), Teniente Carlos Rinke (C-212), 1er Teniente Carlos Cachón (C-225) y Alférez Leonardo Carmona (C-240). Armamento: tres bombas retardadas por paracaídas. Despegaron de Río Gallegos a las 16:00 hs.*

Esta escuadrilla, después de reabastecerse en vuelo, siguió rasante a Malvinas donde atacó a un buque, al sur de bahía Enriqueta, entre Puerto Argentino y la isla de Bouganville, con bombas y cañones. No reparó que se trataba de un buque argentino, el ELMA Formosa. Afortunadamente, esa bomba no explotó. Aterrizó a las 19:30 hs.

✈ *Dos A-4B Skyhawk, indicativo «Foca». Misión: ataque a objetivo naval. Tripulación: Capitán Carlos Varela y Teniente Mario Roca. Armamento: tres bombas retardadas por paracaídas. Despegaron de Río Gallegos, a las 16:29 hs; regresaron al ser interceptados por una PAC británica, porque no iban con el armamento apto para el combate aire/aire.*

✈ *Tres A-4C Skyhawk, indicativo «Lana». Misión: buques Bahía Anunciación. Tripulación: Capitán Jorge García, Teniente Jorge Casco, Alférez Gerardo Isaac y Teniente Jorge Farías. Armamento: dos bombas retardadas por paracaídas. Despegaron de San Julián a las 16:30 hs. Fue difícil el enlace con el radar Malvinas, por el intenso tráfico aéreo. El CIC Malvinas les informó que tenían interceptores a la cola y ordenó abortar la misión. Aterrizaron a las 18:30 hs.*

✈ *Tres A-4B. Tripulación: 1er Teniente Mariano Velasco (C-206), Teniente Carlos Osés (C-246) y 1er Teniente Héctor Sánchez (C-209). Despegaron de Río Gallegos a las 16:30 hs en misión de cobertura de las dos escuadrillas anteriores, partieron. Sin blancos adecuados disponibles, el CIC Malvinas les ordenó regresar. Arribaron a las 18:00 hs (el último regresó por desperfectos a las 17:00 hs).*

## Balance del día

Se concretaron 58 salidas de combate:

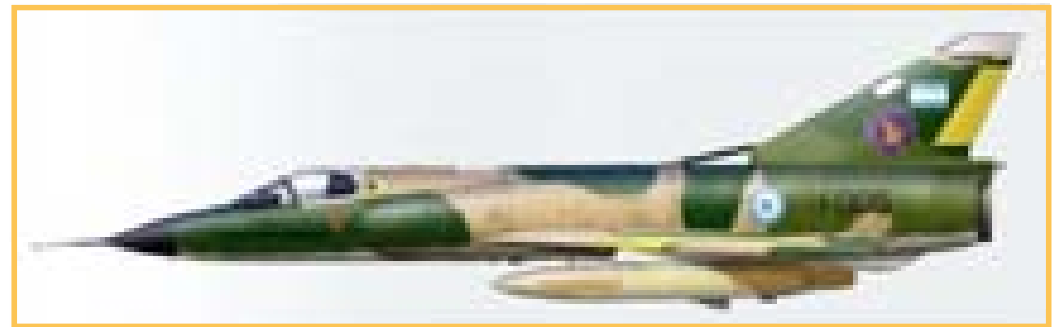
- ✈ 3 aviones derribados. 2 tripulantes fallecidos, 1 recuperado.
- ✈ 1 avión, derribado por la artillería propia, piloto fallecido.
- ✈ 2 aviones regresaron por inconvenientes técnicos.
- ✈ 5 aviones regresaron por ser interceptados.

El componente aéreo del Comando Conjunto Malvinas, al mando del brigadier Castellano, había sobrellevado también un intenso día de operaciones, participando así del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina.

## En este día ofrendaron su vida al servicio de la patria

<b>Capitán</b>	<b>Gustavo Argentino García Cuerva</b>
<b>Primer Teniente</b>	<b>Mario Hipólito González</b>
<b>Primer Teniente</b>	<b>José Leónidas Ardiles</b>
<b>Teniente</b>	<b>Daniel Antonio Jukic</b>
<b>Teniente</b>	<b>Eduardo Jorge Raúl de Ibáñez</b>
<b>Cabo Principal</b>	<b>Mario Duarte</b>
<b>Cabo Principal</b>	<b>Juan Antonio Rodríguez</b>
<b>Cabo Primero</b>	<b>Miguel Ángel Carrizo</b>
<b>Cabo Primero</b>	<b>José Alberto Maldonado</b>
<b>Cabo Primero</b>	<b>José Luis Peralta</b>
<b>Cabo Primero</b>	<b>Agustín Hugo Montaña</b>
<b>Cabo Primero</b>	<b>Andrés Luis Brasich</b>
<b>Soldado Clase 62</b>	<b>Guillermo Ubaldo García</b>
<b>Soldado Clase 62</b>	<b>Héctor Ramón Bordón</b>

## Ilustraciones de algunos de los aviones de la FAA en 1982



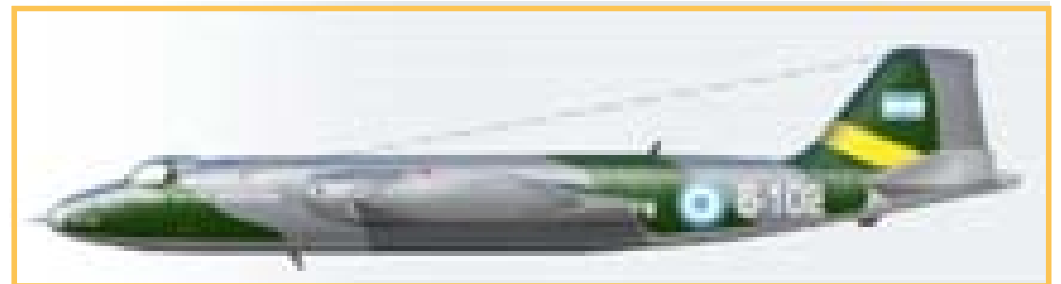
Mirage IIIEA



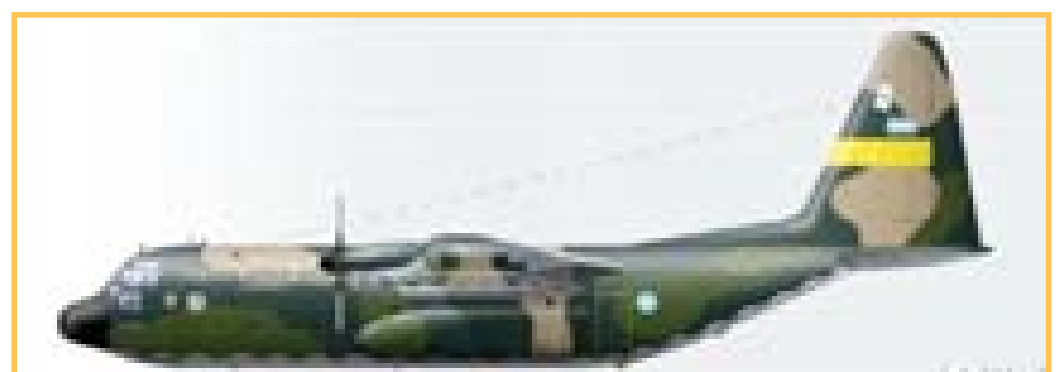
Douglas A-4C Skyhawk



IAI M5 Dagger



BAC MK-62 Canberra



Lockheed KC-130 Hércules



# La red de Observadores del Aire (ROA) en la Guerra de Malvinas

## *Reconocimiento a los civiles y militares que la integraron*

Comodoro (R) Oscar Aranda 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):

- M-1 Gustavo Lescano y Carlos Re.
- M-2 Enrique Font, Abel Ramírez y Roberto Parets.
- M-3 Sergio Rdelnik y Jorge Noguera.
- M-4 Rafael Escuti y Luis Monti
- M-5 Suboficial Mayor Manuel del Pino y Enrique Guera.
- M-6 Erio Díaz y Raúl Bottin
- M-7 Julio Rotea y Terciano Zampieri
- M-8 Ricardo Consigli y Juan Oliver
- 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/-3C°) y vientos promedios de 70 kilómetros por hora con ráfagas máximas de 130 kilómetros por hora, se combataron 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 del 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 Alferoces Egurza 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, operaron 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 nueva-

mente 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 Córdor

Entre el 28 y 29 de abril, la BAM Córdor 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 Alferoces Rómulo Antonio Sasone, Jorge Alfredo Blázquez, Mario Eduardo Egurza y Eduardo Javier Daghero ocuparon los puestos, mientras que el Alférez Andrés Alejandro Gazzo se hizo cargo del Centro de Filtraje en la BAM Córdor. 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.»

\* Durante la guerra con el grado de Vicecomodoro se desempeñó como Jefe del Centro de Información y Control (CIC) Malvinas. Actualmente es socio activo y miembro de la Subcomisión Asuntos Académicos de nuestra entidad.

## Relato de un ROA en Malvinas

**Norberto O. Poletti Teniente (Rva.) Fuerza Aérea  
Abril 2002**

Mi relato comienza a partir del 6 de abril de 1982, cuando soy convocado por la Fuerza Aérea Argentina, para cubrir tareas de escucha en el espectro radioeléctrico en la IX Brigada Aérea en Comodoro Rivadavia.

Con el correr de los días, esta tarea se fue intensificando, a medida que la flota británica se desplazaba hacia las islas del sur.

El día 20 de abril llegan a la IX Brigada un contingente de radioaficionados, todos ellos cordobeses, que fueron convocados para cubrir tareas como integrantes de la Red de Observadores del Aire (ROA) en las Islas Malvinas.

Todos ellos (desconocidos por mí hasta ese

momento), llegaron a la Pcia. de Chubut con un enviable patriotismo y una dosis de aventura, cubiertos con algunos medios para las tareas que tendrían que realizar (prismáticos, cuchillos, velas, etc.) y por supuesto con los equipos de comunicaciones propios para utilizarlos en las comunicaciones con el Centro de Filtraje en puerto Argentino.

Recuerdo que en esa tarde lluviosa en que llegaron, y luego de las presentaciones, nos reunimos con ellos en una cena en el centro de Com. Rivadavia, precisamente cerca de la Terminal de Ómnibus.

Fue allí, donde conversando con ellos, el orgullo que transmitían, y la envidia que me producía, hizo que al otro día le solicitara permiso a nuestro Jefe, en aquel entonces el Vice Comodoro. Zabala, para cubrir un puesto en las Islas que había quedado vacante. Luego de mucho insistirle, me autorizo a viajar con los colegas radioaficionados a Malvinas, donde me tendría que ubicar en el faro del aeropuerto; lugar que como me comentaban, era propicio para mí, ya que no contaba con implementos de supervivencia como los que traían los cordobeses, para pasar una semana en puestos de campaña; solo tenía mi ropa personal, un uniforme de combate, y mis equipos de comunicaciones.



Finalmente arribamos al Aeropuerto de Islas Malvinas el día 20 de abril, al atardecer. Fue suficiente el viaje para que dentro de la ruidosa bodega del Hércules, la sana camaradería de los cordobeses, me integraran como un amigo más; manteniendo hasta la fecha un estrecho vínculo afectivo con todos ellos.

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

En los dos días que pasamos en este lugar, intercambiábamos experiencias, con ellos donde también colaborábamos con el ensamble de los helicópteros Bell 212, que llegaban parcialmente desarmados en los C-130. Fue imposible para mí conciliar el sueño en esa primera noche en Malvinas. El clima de euforia, sorpresas y temor vencieron mi cansancio.

La noche del segundo día, ya más distendido, me entregaba totalmente a un reparador sueño, hasta que el galpón fue sacudido por una fuerte explosión, una sección del GOE, con rapidez se desplazó con cautela, hacia el lugar donde se originó este acontecimiento, quedamos despiertos a la llegada de este grupo, el que al arribar informó a sus superiores, que se trató de una mina antipersonal, que estalló, posiblemente por haber sido accionada por uno de las aves que revolotean sobre la zona, avutardas, cisnes, gaviotas, etc.

Ya muy despiertos, y sin posibilidades de conciliar nuevamente el sueño, nos quedamos tomando mate con ellos, mientras nos mostraban las ventajas de los visores nocturnos en lo cerrado de la noche.

El 24 de abril comenzó el despliegue de los primeros grupos ROA, quienes eran llevados a sus puestos en los helicópteros Bell 212, único medio posible de llegar a los lugares ya determinados. Los medios de transporte terrestre, todos 4x4 eran ineficaces para transitar fuera de los caminos, incluso para los impares Unimog.

El 25 nos toca a nosotros. Al atardecer abordamos el helicóptero, y luego de 15 minutos de vuelo nos deja en la cima del Cerro Salvador, al norte de Puerto Argentino, a 980 pies de altura.

Ya anocheciendo, alrededor de las 17:00 hs. tuvimos que acelerar la tarea del armado de la carpa, para que no nos tome la noche a la intemperie. La

sorPRESa fue que al querer colocar el sobre techo, este era de color naranja. Decidimos por nuestra seguridad armar solo la primera parte, es decir sin el sobre techo. Mi esperanza de estar operando mis propios equipos de comunicaciones desde el faro del aeropuerto se vio frustrada, de la misma manera que mis limitadas posibilidades para hacer supervivencia durante un largo tiempo, ya que yo no contaba ni con una navaja multiuso. Eran mis compañeros, el Cabo de la Banda de Música Jorge Lanza y el Soldado Francisco Frontini.

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

Al amanecer del primer día en la cima del cerro hicimos los primeros aprestos del puesto, mientras Jorge y Francisco preparaban la puesta a punto del Elta, yo instalaba la estación de radio dentro de la carpa, notando que debido a la altura que teníamos, eran posible comunicar con Puerto Argentino con el Handy de VHF, sin utilizar la alta potencia del equipo VHF base.

Al otro día, alrededor de las 10 de la mañana, uno de los puestos ROA informa que su lugar está fuertemente azotado por una violenta tormenta de lluvia, granizo y viento. No lo podíamos creer, nos miramos perplejos, ya que nosotros disfrutábamos de un café, en una mañana tranquila y soleada.

La realidad de Malvinas no se hizo esperar, en poco más de 5 minutos estábamos dentro de la carpa sujetando los parantes para que no se doblaran ante el fuerte viento. Allí, y por primera vez notamos como en muchas otras oportunidades, que cuando temblaba el piso de turba y césped, debajo del piso de nuestra carpa, era porque el viento superaba los 80 kilómetros por hora. Fue nuestra primera experiencia fuerte, cuando nuestra carpa de alta montaña de primera marca, y sin sobre techo quedó hecha jirones, con los parantes destruidos, y nosotros envueltos en las lonas para no mojarnos y luego, buscando refugio detrás de un montículo de piedras, caminando de espalda al viento, agazapados, que era la mejor forma de avanzar, es decir, retrocediendo.

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

Los días transcurrieron sin demasiadas alternativas, todos eran preparativos, mejorar el enmascaramiento del puesto, y el rendimiento de los equipos de comunicaciones, hasta que llegó el 1ro. De Mayo.

Allí nos vimos sacudidos a la madrugada por las 20 bombas de 1000 libras lanzadas por los Vulcan en la zona del aeropuerto. Entraron por el sur, no siendo vistos desde nuestro puesto.

El tráfico radial se intensificó. En uno de esos mensajes nos enteraríamos que entre las primeras bajas se encontraba un soldado de Capital Federal, que había integrado por unos días uno de nuestros puestos ROA, con el que estuve conversando en varias oportunidades, y que luego, por su pedido fue llevado nuevamente al aeropuerto. Era el soldado Guillermo García.

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

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

nense.

El 1ro. de mayo fue un día de un clima atípico, soleado y casi sin viento, con una visibilidad ilimitada desde nuestro puesto.

Los partes de la ROA eran constantes, los Sea Harrier ya eran vistos permanentemente por nosotros. Fue uno de los únicos días en que volarían bajo, ya que luego de las bajas sufridas por la artillería anti-aérea, luego apenas los veríamos o escuchábamos a muy alta cota, la mayoría de las veces estelando, y lanzando sus bombas sin precisión.

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

La velocidad de estas grandes embarcaciones era tal que en cuestión de 1/2 hora ya los teníamos tan cerca que podíamos divisar los detalles más importantes. Nuestro parte ya había sido enviado al CIC, y lo que luego ocurrió fue como estar presenciando un espectáculo desde las primeras filas.

La artillería de ejército, comenzó a disparar sus obuses a estos buques, cabe destacar que nosotros estábamos en el cerro, sobre la vertical de la trayectoria de tiro, así que escuchábamos el silbido de estos proyectiles, pasándonos por arriba, y luego nos llegaba el ruido de los disparos.

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

Ya se había puesto el sol, y nos sorprendió un fuertísimo resplandor sobre el horizonte Atlántico, hecho que posiblemente coincidió con la explosión o el hundimiento de una de la Fragatas inglesas.

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

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

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

Conciliar el sueño, era posible solo de a ratos, ya que la tensión aumentaba día a día, la radio no dejaba de escucharse, y el Elta funcionaba perma-

nentemente, con el consiguiente ruido del grupo electrógeno.

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

Esto determinó que durante largas jornadas no recibiéramos el apoyo logístico del siempre esperado Bell, con combustible, provisiones agua y noticias. Ya extrañábamos a estos oficiales, con los que con el tiempo mantendríamos una relación de amistad, en especial con los Mayores Kahiara y Pergolini.

Uno de los puestos, el M2 retransmitía en VHF las noticias de Radio Carve, que desde Montevideo llegaba con buena señal a las islas.

El terror de las largas noches nos superaba; de la misma forma que influye estar sobre una isla, sin posibilidades de evasión o escape.

Un ventoso amanecer, sin visibilidad nos confunde. Permanentemente se escuchaban ruidos de motores, cerca de nuestra carpa, parecía que fuera un desembarco cerca de nuestra posición. Hasta pasamos esta novedad al Centro de Filtraje. Era como si estuviéramos emplazados cerca de una avenida. Cuando la niebla desaparece, nos damos cuenta de lo que sucedía.

El efecto del viento norte, producía un fuerte oleaje, y este, al romper sobre la costa de pedregullo causaba el ruido de motores.

Los vuelos de Harriers eran a diario, detectamos que la mejor forma de escucharlos en los días ventosos o con niebla es dentro de la carpa, ya que el efecto acústico era más claro que en el exterior, donde el fuerte viento nos imposibilitaba conocer el rumbo de las aeronaves.

El 4 de mayo el Bell se acerca a nuestro puesto, uno de nuestros partes POA indicaba que habíamos visto un posible Pucara, que volaba bajo, con desperfectos, y aparentemente se estrelló al sudoeste de nuestro puesto.

Me subo al helicóptero, para guiarlos a la zona donde creíamos había caído la máquina, y me encuentro con el Mayor Kahiara y un grupo del GOE, dos de los cuales ya nos habíamos conocido en nuestra corta estancia en el hangar del aeropuerto. Recorremos los cerros malvinenses, a muy baja altura, copiando la geografía del terreno. Al llegar a la costa podemos ver gran cantidad de avutardas, desde la baja altura puedo apreciar lo que parecía ser un bosque submarino, con sus hojas y fuertes troncos mecidiéndose bajo las frías y transparentes aguas. Luego me enteraría que es la clase de algas a la que se le llama «kelper».

Pasamos en vuelo rasante por dos establecimientos ingleses, de los que no se nota actividad de personal civil. Regresamos al M9, y finalizamos la tarea, sin haber encontrado al avión siniestrado.

Los días pasaban, el clima empeoraba, y el repliegue de varios puestos se intensificó. La totalidad de mis compañeros cordobeses, pasaron toda su cam-

paña con la misma ropa que trajeron desde Córdoba, es decir, camisa, vaqueros, camperas, y zapatillas, dado que no se les pudo conseguir los uniformes que se les prometió. El factor tiempo nos afectaba a diario. Nuestra permanencia en las islas estaba programada por una semana, y ya llevábamos casi un mes sin relevos.

El clima empeoraba, y ya era necesario vestir permanentemente con los calzoncillos largos, y los abrigos de matelasse que nos había provisto en la IX Brigada.

El contingente con los relevos para nuestros puestos tuvieron que regresar al continente luego de dos fallidos intentos de acercarse a las islas, al ser interceptados por la aviación inglesa.

Para mediados de mayo ya son pocos los puestos POA originales que permanecen en sus lugares. Muchos fueron replegados a Puerto Argentino, y algunos ya regresaron al continente. El clima y la tensión, hace sus efectos. En nuestro puesto nunca faltaron alimentos, hasta teníamos un cajón de uvas, que el frío mantuvo en buen estado. Nuestras ametralladoras Halcón se oxidaron solo de estar dentro de la carpa.

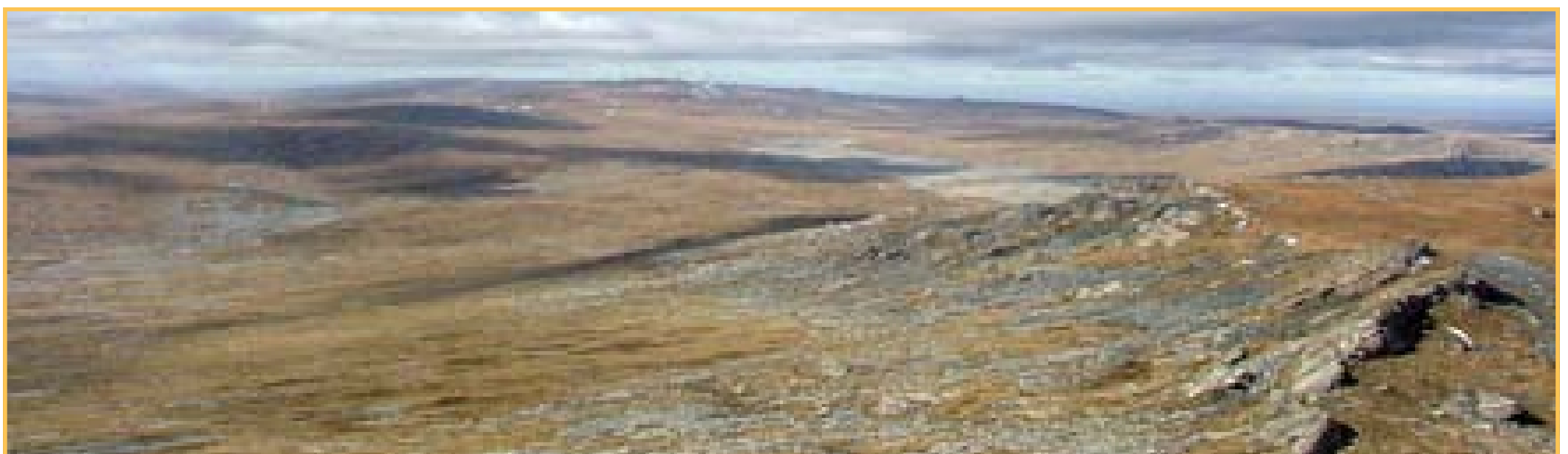
El radar Elta resulto ineficaz, debido a que el fuerte viento en nuestra altura torsionaba la rotación de la antena giratoria, produciendo constantes lecturas falsas.

Ya hace tiempo que no nos quitamos la ropa ni los botines a la noche, Los Alerta Roja informando sobre tropas o vuelos en los distintos lugares de las islas hace que en cualquier momento del día o la noche tengamos que abandonar las carpas, y, en nuestro caso, refugiarnos en lugares que ya habíamos predeterminado, por supuesto que a la intemperie, para protegernos de las bombas.

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



Stand de Centro de Vigilancia y Control Aeroespacial



Isla Soledad



## Los Pucará en Darwin, Malvinas

Comodoro Rubén Sassone

### Historia

El FMA IA-58 Pucará (en quechua: «Fortaleza») es un bimotor turbohélice de diseño y construcción argentina (designación Fábrica Militar de Aviones), que voló por primera vez el 20 de agosto de 1969. Está diseñado para operar en pequeñas, y no necesariamente preparadas, pistas de tierra. Su misión primordial es la de apoyo a tierra, anti-helicópteros y especialmente misiones COIN (contra-insurgencia).

El Pucará es el único avión producido por la Fábrica Militar de Aviones que recibió su bautismo de fuego en un conflicto internacional —además de que fue utilizado por la Fuerza Aérea Argentina en la Operación Independencia, contra las fuerzas guerrilleras del Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP) en el monte tucumano— ya que fue utilizado durante la Guerra de Malvinas en rol de apoyo a superficie, exploración y caza helicópteros. En este papel logró el derribo confirmado de un helicóptero Scout británico y se destacó en la Batalla de Pradera del Ganso.

El Comodoro Rubén Sassone, Piloto de aviones Pucará en la guerra de Malvinas, relata sus vivencias en el conflicto. Las misiones aéreas y sus acciones en la base «Cónдор» (Darwin), asiento de su escuadrón.

El día 2 de abril de 1982, al igual que la inmensa mayoría de los argentinos, me enteré que habíamos recuperado nuestras islas. A partir de allí, la actividad en mi Unidad de destino, la III Brigada Aérea en Reconquista – Santa Fe, se volvió febril y entusiasta, había que despegar con nuestros Pucará hacia el sur. La base prevista para que desde allí cruzáramos a las Islas fue el aeropuerto de la ciudad de Puerto Santa Cruz, el cual se transformó rápidamente en la Base Aérea Militar Santa Cruz, donde se comenzaron a pintar y camuflar los Pucará y acondicionarlos para la dura tarea que se preveía llegaría pronto...

Si bien para esos días ya tenía una aceptable cantidad de horas de vuelo en el avión, comenzamos a intensificar las prácticas de procedimientos de ataque con bombas, cohetes y cañones sobre un improvisado campo de tiro en la costa y no muy alejado de la Base. Algunos Pucará ya habían cruzado a Malvinas, y los que estábamos en el continente no veíamos la hora de partir para allí. Todos los días mi Jefe de Base tenía que escuchar mis ruegos de que me dejara partir, lo cual

era sistemáticamente rechazado con el argumento de que era uno de los pilotos más jóvenes del grupo (24 años), y que no me preocupara. Finalmente, la insistencia pudo más y casi echándome, mi jefe me dijo que no me soportaba más y que fuera.

El día 29 de abril de 1982, crucé a Malvinas. A pesar que ya había muchos pilotos y aviones, era «mi» cruce. Lo hice en un avión F-28 repleto de motos destinadas para los Comandos del Ejército. Entre la alegría y la emoción, también tenía mis temores. Al fin, llegamos a Puerto Argentino. Luego el 30 de abril, nos trasladamos a la Base Aérea Militar «Cónдор» en el caserío de Darwin, donde fui recibido calurosamente por todos los pilotos y mecánicos del Escuadrón Pucará.

Las condiciones de confortabilidad en nuestros alojamientos eran realmente deplorables. Dado el frío constante y con la posibilidad de ser sorprendidos por ataques nocturnos, dormíamos vestidos enfundados en nuestros buzos de vuelo, dentro de una bolsa de dormir y directamente sobre el suelo. Algunos «privilegiados» habían encontrado unas viejas camas y dormían sobre el elástico (camas si, colchones no), previo poner algunos trapos que la hicieran algo confortable. Eso y la variedad de la comida diaria (siempre cordero), tornaba la vida bastante dura. Aun así, la voluntad y el ejemplo de mis superiores hizo que nadie se quejara y se cumpliera con la misión para la que habíamos ido.

El 1° de mayo comenzó la guerra y tuvimos nuestro primer dolor, ya que debido al mal estado de la pista, cuando varios Pucará trataban de despegar, aparecieron 3 aviones ingleses (Sea Harrier) arrojando bombas «Beluga», matando a 8 Suboficiales y al Teniente Daniel Jukic, oficial que se destacó por su valentía y habilidad en el vuelo. Nuestra moral quedó muy caída, pero el día 4 de mayo durante otro ataque inglés, vimos caer derribado por la artillería antiaérea propia a un jet enemigo, mientras otro escapaba. Nosotros volvimos a tener la moral alta, mientras pensábamos: «¡por Daniel!»

A partir de ese día comenzamos a realizar constantes misiones de reconocimiento sobre las islas con nuestro mejor armamento: cohetes, cañones y ametralladoras. Las condiciones meteorológicas eran marginales casi todos los días; cuando llovía la pista se ponía tan pesada que los 450 metros de que disponíamos para el despegue, no alcanzaban. En una operación normal despegábamos



con 200/205 Km/h, mientras que allí lo hacíamos con 185 y con varias cohetas suspendidas; cuándo terminaba la pista, despegábamos y... que sea lo que Dios quiera. Sumado a eso, casi siempre que despegábamos, lo hacíamos en «alerta roja», dada la amenaza permanente de los Harrier.

En mi primera misión salí junto a mi jefe de sección. Mientras nos estábamos sentando en nuestras cabinas, sonó la alarma roja, pero los «Harrier» no aparecieron. Continuamos con los procedimientos habituales de atarnos a nuestros asientos eyectables, pusimos en marcha y salimos. No había casi viento sobre la pista y a los lejos se veía como una capa de nubes bajas que se aproximaba a la Base.

A los pocos minutos y siempre volando muy bajo, llegamos a las aguas del Estrecho de San Carlos, cuando de pronto vi a la izquierda y un poco adelante, semioculto entre la bruma y la lluvia, un inmenso barco. Estábamos muy cerca, no sabíamos si era nuestro o enemigo; le avisé al número 1 y éste me ordenó que no lo atacáramos para evitar cometer un error. Selectado un canal radial propio, nos enteramos que se trataba del «Río Carcarañá». Casi no se veía nada hacia adelante; la lluvia, el salpicar de las olas y la neblina, sumados a la velocidad, convertían todo en un manchón borroso. Lo llamé por radio a mi Jefe y me dijo que venía cerca de mí. Nuestra misión no se podía cumplir en esas condiciones meteorológicas. Decidimos volver a nuestra base de Darwin.

El avión número 1 visualizó la pista y logró aterrizar, pero yo fallé en el intento y tuve que volver a alejarme para volver a intentarlo y así conseguir aterrizar. Desde la improvisada torre de vuelo, me ordenaron que apurara mi maniobra, ya que en pocos minutos la pista quedaría cubierta por las nubes. Puse mi noble Pucará lo más cerca posible del suelo y guiado por otro piloto desde tierra y con su radio, como si fuese un radar, me fue llevando para enfrentar la pista casi sin verla; el limpiaparabrisas de mi avión ya no era suficiente. Mientras no veía absolutamente nada hacia delante, el piloto guía desde tierra me ordenó que redujera totalmente la potencia de los motores; descendí un poco más y... allí estaba la pista. Toqué no muy suavemente pero con la felicidad de haberlo logrado. Al bajar del avión, corrí hacia quien me guió, que si bien tenía una jerarquía mayor a la mía,

lo abracé fuertemente y le agradecí su sangre fría. A los pocos días volví a salir. En el apuro no me puse el chaleco salvavidas y el vuelo fue de más de 2 horas sobre el mar, con el consiguiente peligro si caía en esas aguas heladas.

El día 21 de mayo, ya en pleno combate en las cercanías del Puerto San Carlos, dos aviones Pucará fueron derribados por los Harrier ingleses. No sabíamos que había ocurrido con la vida de los pilotos hasta que por la noche nos avisan que estaban bien. Alcanzaron las líneas propias luego de haber caminado más de 12 horas, cruzando las líneas del enemigo. Nuestro Escuadrón volvió a vivir.

Viendo que los ingleses se acercaban a Darwin, y que nos habían destruido varios aviones propios, nos dedicamos a «fabricar» más defensas. Con los Suboficiales mecánicos, colocamos una lanzadora de cohetes de los Pucará sobre un tractor que la accionábamos con su propia batería... lo llamamos «el tractor misilístico». A otra la pusimos sobre el techo de una casa, siempre usando las piezas de los aviones destruidos. Desmontamos también las ametralladoras calibre 7,62 mm y fabricamos soportes con lo que conseguíamos. La mía estaba montada sobre una vieja campana de iglesia. También con algunos tubos y maderas se hicieron piezas móviles, las cuales disparábamos usando viejas pilas de 1,5 volts. Todo este armamento fue distribuido estratégicamente, a la espera del avance inglés.

Efectivamente, el día 28 de mayo, cuando sobrevino el ataque final a nuestra base de Darwin, todas estas improvisadas armas fueron usadas. Con las cohetas móviles y la del tractor se dispararon más de 200 cohetes hasta que se nos acabaron. Allí lucharon muchos héroes anónimos, los Suboficiales de la Fuerza Aérea. El efecto de nuestras armas debe haber sido efectivo ya que nos mandaron 3 Harrier para silenciarnos, pero sus bombas fueron mal arrojadas y no nos tocaron.

Con un compañero de promoción, tres Suboficiales y algunos soldados, habíamos formado un grupo de tiradores bastante efectivo. Cuando las tropas inglesas estaban a distancia de tiro de algunos fusiles FAL que nos habíamos «agenciado», y como teníamos una buena cantidad de munición trazante, al ver que un soldado inglés salía de su posición, yo le efectuaba dos disparos y el





resto de mis camaradas disparaba hacia allí. Debe haber dado resultado ya que muchos no volvieron a levantarse más. Mientras todo esto sucedía, los Pucará atacaron con sus bombas y cohetes sobre la infantería inglesa. Uno de ellos encontró dos helicópteros ingleses y los derribó.

Ya al caer la tarde, vimos como otros dos Pucará comenzaban su ataque sobre la tropa inglesa. El primer avión disparó sus cohetes pero al que lo seguía no le salió nada. Pensamos que su sistema de armamento había fallado, pero ante nuestra sorpresa, y soportando una

donos fuerzas para el desenlace final.

Al día siguiente, 29 de mayo sobrevino el alto el fuego. La batalla de Darwin había finalizado. Estábamos exhaustos, sin municiones ni aviones para utilizar. Aunque la convicción del deber cumplido nos mantenía con la moral alta, la triste realidad de la derrota, y el caer prisionero hizo que aun hoy sienta una gran tristeza cuando veo que otra bandera flamea en nuestras islas...

Serían cerca de las 10 u 11 de la mañana del 28 de mayo, y ya habían pasado los Pucará atacando a las tropas inglesas que avanzaban hacia nuestras po-

mos listos, vienen por atrás y no los esperábamos... pero para nuestra sorpresa (y alegría) eran dos Aermacchi 339 de la Armada. Venían muy bajo, tomaron altura justo sobre nuestra cabeza, dispararon sus cohetes y giraron rápidamente hacia la izquierda. El que estaba más hacia la izquierda giró y bajó rápido la nariz. El otro comenzó a hacer lo mismo cuando se observa que desde lejos sale un misil e impacta bajo la panza de este Macchi que estaba inclinado sobre su izquierda. Al explotar el misil (sin que se viera una gran explosión) el avión se endereza, queda como nivelado y comienza muy suavemente a descender, casi como planeando. Yo le comentaba a otro piloto de Pucará que estaba a mi lado: - «ahí se eyecta, ahí se eyecta...» pero luego de los 10 segundos que habrá durado esta caída, veo que la misma no se produce y el Macchi se estrella contra el suelo, explotando. Me comenzaron a brotar lágrimas ¡no lo podía creer! Todos tuvimos como un ataque de impotencia, pero no lo podíamos remediar, así que lo único que hicimos fue seguir tirando con más furia a las tropas que ya estaban muy cerca y tirando ellos también... -. Siempre pensé que alguna esquirla podría haber matado al piloto —el Teniente Miguel— o dañado su sistema de eyección ya que al avión se lo veía entero.

➤ Derribos aire-aire y aire-suelo: 3 (13%)

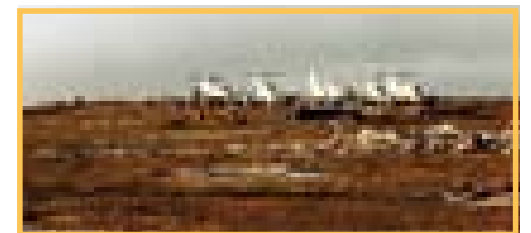
Como se aprecia, la acción del enemigo provocó 13 bajas (55%) en tanto el resto se sucedieron por accidentes operacionales que generaron 7 pérdidas (30%) quedando en condiciones de vuelo al final del conflicto los cuatro aparatos ya mencionados (15%).

El 28 de mayo una sección de Pucará detectó, en las cercanías de Darwin, dos helicópteros Scout británicos. El A-537 del Teniente Giménez logró derribar a uno de ellos, mientras el otro Scout sufrió averías menores. El piloto argentino murió al estrellarse con su máquina contra unas elevaciones debido al mal tiempo. Con la caída de Darwin, los Pucará se establecieron definitivamente en la BAM Malvinas.



En la pista helada de Malvinas

Con el asedio a Puerto Argentino los Pucará se vieron nuevamente activos, utilizando al máximo su material bélico como los cohetes de 68 mm. disparando a blancos señalados por la artillería argentina.



Desplegados en Darwin

En el aspecto técnico el Pucará fue pensado para otra clase de conflicto. De todas maneras, demostró ser un avión resistente y confiable. Solamente tres fueron derribados por la acción del enemigo, siendo los demás capturados intactos o destruidos en tierra, de un total de veinticinco.

### Características Técnicas

- Envergadura 14,50 m
- Longitud 14,25 m
- Alto 5,36 m
- Superficie alar 30,30 m<sup>2</sup>
- Peso vacío 3.985 kg
- Peso máximo en despegue 6.625 kg.
- Peso máximo en aterrizaje 5.800 kg.
- Carga útil 2.640 kg
- Velocidad máxima a 3.000 m de altitud, 520 km/h
- Velocidad máxima de crucero 485 km/h
- Distancia de despegue 420 m
- Distancia de aterrizaje 230 m; alcance normal 1.400 km.
- Armamento: el armamento fijo está compuesto por cuatro ametralladoras FN Browning de 7,62 mm ubicadas a ambos lados del fuselaje y dos cañones HS 804 de 20 mm en la parte inferior del morro. Posee además tres pilones para transportar cargas externas por un peso total de 1.500 kg., pudiendo llevar bombas, cohetes o tanques de napalm.

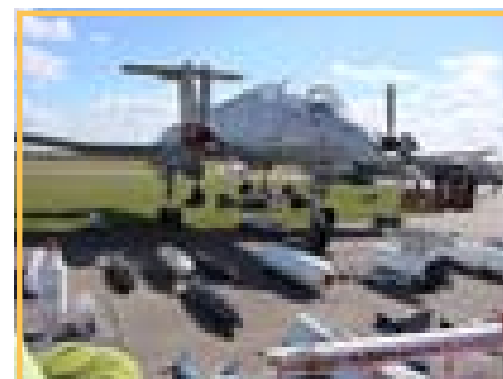
NR Extractado de la página Web oficial de la FAA



Formación de aviones Pucará

infernical cantidad de disparos que salían de todos lados, realizó un giro completo, volvió a pasar y ahora sí disparó todas sus armas. Poco tiempo después le pude preguntar a este piloto porqué había hecho eso y me contestó que como estaba mal acomodado en su puntería y temía no acertar, dio la vuelta para volver a disparar. Luego de ese ataque, sobrevoló nuestras cabezas y pudimos ver claramente su puño en alto, saludando y dándonos

siones en la pista de Goose Green. Mientras, en tierra y teniendo a la vista a algunos pelotones avanzados de ingleses, a los cuales les tirábamos con todo lo que teníamos (las cohetes sobre un tractor, la artillería antiaérea de 20 mm de la Fuerza Aérea y la de 35 mm de Ejército, nosotros los pilotos que quedamos en tierra con los fusiles FAL, etc.) de pronto escuchamos a nuestras espaldas ruido a reactores, con lo cual pensé esta-



Pucará con su muestrario de armamento

El Vicecomodoro Rubén Sassone egresó como Alférez en el año 1979. Piloto de caza. Durante su carrera voló los IA - 58 «Pucará»; Mirage III; Douglas A4 «Skyhawk»; Morane Soutnier MS 760; Douglas DC 3 y planeadores acumulando más de 3800 horas de vuelo a la fecha. Fue Instructor de Pilotos de Caza, Profesor - Asesor en la Escuela Superior de Guerra Aérea, Jefe de Escuadrón Aéreo y Jefe de Operaciones de la III Brigada Aérea. Actualmente se desempeña como Jefe de Prensa del Estado Mayor Conjunto de las FF.AA.

Por su desempeño en Malvinas (acciones en combate) fue condecorado por el Congreso de la Nación, y obtuvo la Distinción de 1era. Clase otorgada por la Fuerza Aérea Argentina.

**El artículo del Comodoro Sassone fue extractado del sitio <http://histamar.net>**

### Los Números de los Pucará en Malvinas

De 24 unidades desplegadas, el 14 de Junio, al finalizar las acciones, estaban en condiciones operativas sólo cuatro Pucará (A-515, 522, 533 y 549) o sea el 15% de la flota en tanto el 85% restante ya había quedado fuera de servicio por las siguientes causas:

- Daños en tierra por acción enemiga: 7 (30%)
- Fallo de soporte de tren delantero: 4 (15%)
- Daños por fuego antiaéreo: 3 (13%)
- Accidentes en vuelo y colisión en tierra: 3 (13%)



Pucará mostrando su carga de armamento



## Nacimiento de la Fuerza Aérea Sur

**A fines del año 1981, el Comando Aéreo Estratégico (CAE) había finalizado la actualización del planeamiento de la Fuerza Aérea (FAA) para el marco regional. El mencionado planeamiento no contemplaba el caso Malvinas, pues la FAA desconocía (diciembre 1981) totalmente la existencia de una alternativa militar para este conflicto. (Extractado de la página Web de la FAA)**

Con el propósito de motorizar el planeamiento contribuyente, el CAE elaboró entonces una Directiva que establecía la constitución de los comandos de FAA y Bases Aéreas Militares creadas para la defensa aérea del país.

En lo que se refiere a la Fuerza Aérea Sur (FAS) designó comandante de dicha fuerza al Brigadier Horacio Ernesto Crespo, jefe del Estado Mayor de la FAS al Brigadier Luis Guillermo Castellano y jefe del Departamento Operaciones (A-3) al Comodoro José Antonio Juliá.

El Brigadier Crespo después de analizar la aptitud del personal asignado para los distintos cargos del Estado Mayor y de las Bases Aéreas Militares de la FAS, elevó un expediente al CAE en febrero de 1982 con la propuesta de reemplazos tanto en el Estado Mayor de la FAS como en las jefaturas y planas mayores de algunas de sus bases aéreas.

El 26 de marzo 1982 el Jefe del Estado Mayor General de la FAA informó a sus mandos superiores de las intenciones del gobierno nacional de recuperar las islas Malvinas.

El 31 de marzo de 1982 se informó al Comandante de la FAS lo que había decidido el Comité Militar y se le ordenó trasladarse a Comodoro Rivadavia para desde allí organizar y conducir la FAS.

El 2 de abril de 1982 el Estado Mayor de la FAS en Comodoro Rivadavia estaba constituido por cinco oficiales: el Comandante, el Oficial de Operaciones del Estado Mayor, el Oficial de la Sección Operativa de Transporte Aéreo, el A-4 y un auxiliar. Carecían de planes, facilidades de comunicaciones y conocimiento profundo de la situación. Ante este hecho comenzaron a hacerse los primeros requerimientos de medios empezando por el personal, que fue solicitado en base al conocimiento que los oficiales superiores presentes tenían del resto de la fuerza.

Simultáneamente con la creación de la FAS, se implementó el Comando

Aéreo de Transporte (CAT) y el Comando Aéreo de Defensa (CAD). Además, el Brigadier Castellano, designado jefe de Estado Mayor de la FAS, debió ser reemplazado, porque el Comando Aéreo Estratégico lo designó jefe del Componente Aéreo Malvinas. Por esta causa el Brigadier Crespo decidió que su Jefe del Departamento Operaciones asumiera también las funciones de Jefe de Estado Mayor de la FAS.

Por los conceptos expuestos, se fue conformando el Estado Mayor de la FAS complementado con los oficiales superiores y jefes del Comando Aéreo de Defensa Sur (CODASUR) que arribaron para organizar el mismo y que se integraron a la FAS para constituir un solo comando, porque así lo exigían la situación y el sentido común.

El Brigadier Cambor, jefe del Comando de Defensa Aérea Sur, analizada la situación de personal, rápidamente autorizó la integración, asumiendo él mismo las funciones de 2do Comandante de la FAS y jefe del CODASUR.

La FAS debía organizar en un plazo perentorio su fuerza para combatir con un enemigo notablemente superior en tecnología y medios, y en un teatro de operaciones que resultaba extraño a las unidades de la FAA, cuyos medios no se hallaban dotados y adiestrados para la lucha en el mar, la cual doctrinariamente era una responsabilidad primaria de la Armada, como resulta lógico. Solicitó, y le fue concedida, primacía total en la selección de los medios - personal y material- para conformar la FAS.

La FAS en menos de treinta días debía reconocer las capacidades del enemigo; adiestrar a los pilotos en las técnicas particulares de ataque a buques; realizar pruebas operativas; adaptar los sistemas de armas a la tarea que se avecinaba; reconocer las limitaciones propias -que no eran pocas- y buscarles solución; estudiar las posibilidades operativas de sus aviones de ataque, que apenas podían llegar a las islas por la distancia que las separaba del

continente; familiarizar a los pilotos con los problemas de la operación sobre el mar y reconocer el archipiélago en vuelos de práctica.

En el Estado Mayor de la FAS, ya se había descartado la posibilidad de disputar la superioridad aérea a baja altura, sobre las islas, enfrentando a los aviones Harrier con los Mirage. El problema era simple: si los Mirage descendían, consumirían mayor cantidad de combustible y ya no podrían regresar. Los pilotos dispondrían de unos diez minutos de permanencia sobre las islas, si mantenían su altitud. En consecuencia, habría combate sólo si los Harrier ascendían, siempre que el enfrentamiento se iniciara a los pocos minutos del arribo de los Mirage, sobre las islas. Por lo tanto, la defensa de las unidades propias en Malvinas, estaría limitada a lo que podría oponer la artillería antiaérea, sin conocer todavía su eficacia, porque no se contaba con verdadera experiencia.

Asimismo, las escuadrillas propias que arribaran a la zona de Malvinas, en misiones de ataque a los objetivos navales o terrestres, no contarían con protección aérea real. La principal ayuda disponible, sería la advertencia de los controladores de radar, sobre la aproximación de interceptores Harrier. Se enviarían aviones de cobertura, pero éstos poco podrían hacer, en verdad, por su escaso radio de acción; salvo la diversión, que podrían ejercer al ser dirigidos hacia los Harrier, manteniendo su altitud. Un recurso que dio resultado en muchas ocasiones.

### Despliegue de la FAS

- ➔ El escuadrón de bombarderos Canberra a Trelew.
- ➔ Los escuadrones de transporte Hércules C-130, caza interceptora, búsqueda y salvamento, y de diversión, en Comodoro Rivadavia.
- ➔ Dos escuadrones de ataque con aviones A-4C Skyhawk y M-5 Dagger en San Julián.

- ➔ Un escuadrón de ataque de aviones IA-58 Pucará en Santa Cruz, en tareas costeras y de reemplazo a la unidad similar desplegada en las Islas Malvinas.
- ➔ Dos escuadrones de aviones A-4B Skyhawk en Río Gallegos.
- ➔ Un escuadrón de aviones M-5 Dagger en Río Grande.
- ➔ Ocho aviones Pucará fueron desplegados a la BAM Cóndor (Darwin), el 29 de abril, en previsión de un probable ataque masivo a la BAM Malvinas (Puerto Argentino). Se mantenían a la orden del CIC, para tareas de reconocimiento ofensivo y ataque a objetivos terrestres, especialmente, para repeler cualquier intento de desembarco por parte de las fuerzas de asalto de la Task Force.

En las bases de despliegue, no se descartaba una posible incursión aérea o la más probable de comandos, contra instalaciones y material de vuelo. Por lo tanto, se reforzaron las medidas preventivas, y parte de los aviones se dispersaban durante las horas nocturnas.

La FAS desplegó así unos setenta y tres aviones de ataque basados en las mencionadas bases y aeródromos patagónicos.

El resto de los aviones de la FAA permanecieron en sus asientos de paz, listos para producir los reemplazos que fuesen necesarios.

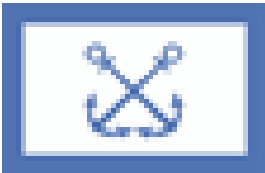
Al Brigadier Crespo se le impuso una misión y los medios para cumplirla. Alertó a sus superiores acerca de los problemas y les informó que -si había guerra- sus hombres lucharían hasta las últimas consecuencias, sean cuales fueren los peligros a enfrentar y las bajas que se sufrieran. El 30 de abril al ocaso, sus hombres, que provenían prácticamente de la totalidad de las unidades de la Fuerza Aérea, se hallaban en una tensa vigilia, listos para enfrentar su hora de prueba.



Despliegue en el Continente



Despliegue en Malvinas



## Guardacostas en Malvinas

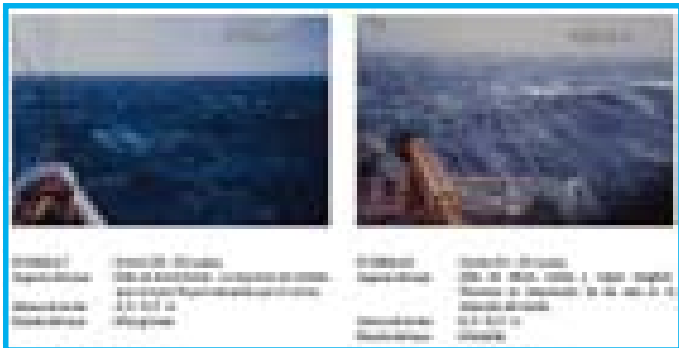


Guardacostas en Malvinas

### Guardacostas GC82 Islas Malvinas y GC83 Río Iguazú

Estas dos lanchas patrulleras de la Prefectura Naval Argentina de 28 m de eslora y 81 toneladas de desplazamiento, estaban armadas con sólo 2 ametralladoras de 12,7 mm, pero eran modernas y podían alcanzar una velocidad de 22 nudos.

El 11 de abril zarparon de Puerto Deseado hacia las islas, cargadas al máximo de su capacidad. Cabe resaltar que este cruce de casi 700 km se realizó al límite de su autonomía máxima y atravesando un mar abierto para el que no resultaban muy aptas. Llegaron a Puerto Argentino el 13 de abril luego de burlar el bloqueo británico y superar un «mar 8».



Fotos que muestran el estado del mar en situaciones de «Mar 7» y «Mar 8»

Inmediatamente se procedió a pintar las embarcaciones con un camuflaje apropiado. Inicialmente se destinaron a sus tareas específicas, pero al poco tiempo debieron emprender numerosos trabajos propios de la marina de guerra.

Junto con las otras embarcaciones más pequeñas del Apostadero, se turnaron para patrullar todas las vías de aproximación a Puerto Argentino durante la noche, con lanzamiento de cargas subacuáticas anti-personales confeccionadas por los Buzos Tácticos para prevenir la eventual acción de buzos provenientes de submarinos enemigos.

También era habitual que transportasen diversos grupos de comandos que descendían en distintos puntos de las islas para contrarrestar las eventuales incursiones enemigas. Así, en una travesía a la isla de los Leones Marinos, el GC83 desembarcó una veintena de infantes de marina que hallaron depósitos de combustible de aviación y dos precarias pistas de aterrizaje en cruz, una de 800 m y otra de 400 m.

El 22 de mayo el GC83 Río Iguazú, al mando del subprefecto Eduardo A. Olmedo, navegaba por el seno Choiseul transportando 2 obuses de 105 mm y 20 hombres del Ejército para Darwin. A las 08:30 de ese día fue atacado por 2 ó 3 aviones Harrier cuando se encontraba al norte de la isla León Marino. El fuego del enemigo fue contestado con las 2 ametralladoras de popa, una de las cuales era operada por el cabo segundo Omar Benítez, quién cayó abatido al recibir un impacto de 30 mm en pleno tórax. Asimismo, los dos tripulantes que disparaban la otra ametralladora recibieron heridas de esquirlas.

En ese momento el cabo segundo José Raúl Ibáñez se encontraba achicando una vía de agua que pronto se tornó incontenible. Al subir a cubierta para dar aviso, se encontró con el compañero muerto. A pesar de no contar con ninguna instrucción como ametralladorista, inmediatamente tomó su lugar y comenzó a operar la ametralladora de 12,7 mm con la que logró hacer impacto en un Harrier enemigo que se aproximaba por popa y luego cayó al mar en las proximidades de Darwin.

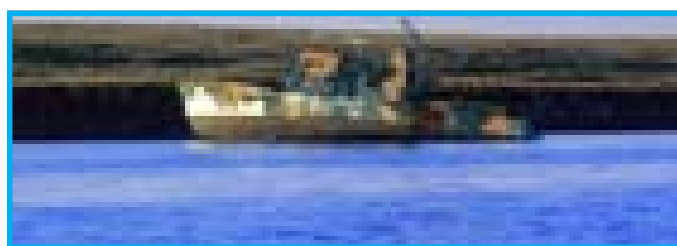
Sin embargo, el severo ataque británico continuó, hasta obligar al comandante de la pequeña nave a embicarla en la costa debido a los irreparables daños sufridos. La tripulación desembarcó y buscó refugio en tierra, pudiendo posteriormente rescatar los obuses y regresar a salvo a Puerto Argentino.

El fallecido Cabo segundo Julio Benítez fue promovido «post mortem» al grado de Cabo 1º, distinguiéndose su accionar con la medalla «La Nación Argentina al Muerto en Combate». Actualmente su cuerpo descansa en Darwin (Malvinas)



Tumba del Cabo Primero Benítez en el cementerio de Darwin - Malvinas

El Cabo segundo José Ibáñez recibió la máxima condecoración existente: «La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate». Los tripulantes que resultaron heridos fueron distinguidos con la medalla «La Nación Argentina al Herido en Combate». Y ambas tripulaciones completas recibieron el distintivo «Operaciones en Malvinas» y «Prefectura en Malvinas».



El GC83 Río Iguazú yace averiado en una costa próxima a Pradera del Ganso, después de combatir con 2 ó 3 aviones Harrier británicos en mayo de 1982

### MALVINAS Y EL GC 83 RÍO IGUAZÚ

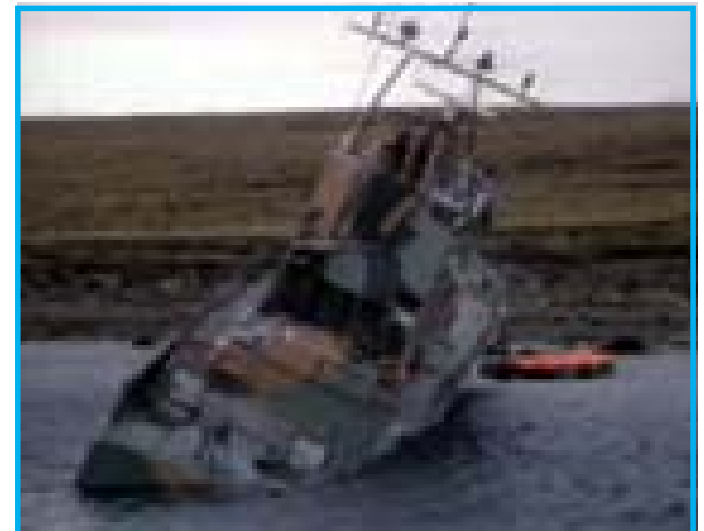
#### Prefecto Mayor D Jorge Carlos Carrega (\*)

Los guardacostas PNA GC-82 Islas Malvinas y el GC-83 Río Iguazú zarparon del Apostadero del Servicio de Buques Guardacostas de la Prefectura Naval Argentina, el 06 de abril de 1982, con destino a las islas Malvinas. El día que zarparamos hicimos una gran ceremonia de despedida con la participaron nuestras autoridades. Todos estábamos muy emocionados y «orgullosos».

#### Recuerdo:

El mensaje de zarpada nos fijaba como lugar de arribo Puerto Deseado, para de ahí cruzar a las Islas Malvinas. No pensábamos en una guerra y te-

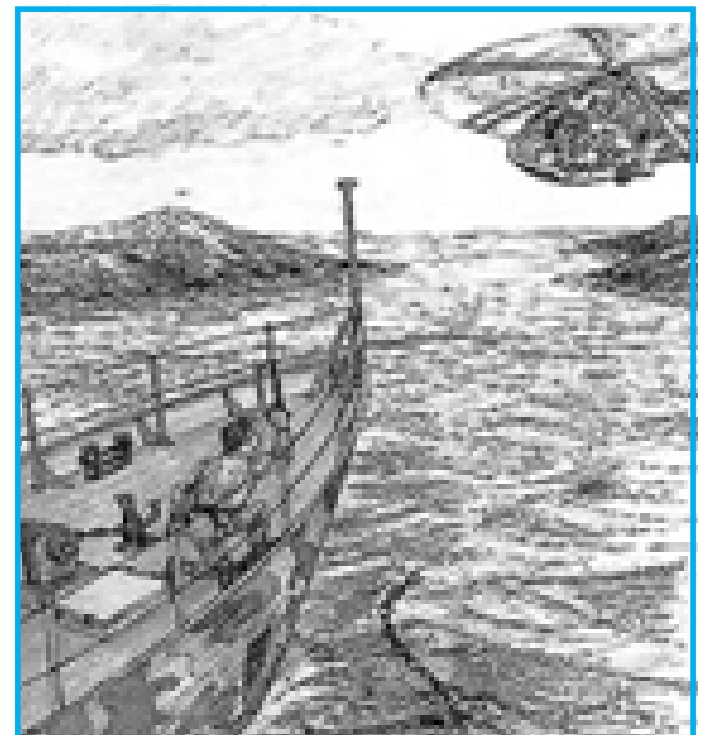
níamos un profundo sentimiento patriótico; las órdenes eran crear una Subprefectura en Puerto Argentino. Traigo al presente, recuerdos imperecederos que están en mi memoria y deseo mencionar a los verdaderos y auténticos héroes; aquellos que no tuvieron la dicha de regresar y hoy ocupan un destacado lugar junto a Dios. Ellos ofrendaron sus vidas sin distinción de jerarquías ni fuerzas. Sin vacilar, marcaron la impronta en el tiempo, con el honor de ser argentinos fieles a sus convicciones soberanas. A ellos no puedo dejar de elevar mi plegaria y reconocer en sus padres el gran sacrificio y honor de tener hijos dignos de elevado patriotismo, que marcan ejemplos de grandeza para generaciones futuras.



El GC83 Río Iguazú en 1982, luego del combate aeronaval en el seno Choiseul (Isla Soledad)

### Ataque Inglés

Quiero destacar el accionar de la tripulación del guardacostas, que actuó maravillosamente; al Grupo Albatros y los camaradas de Aviación de Prefectura quienes nos transmitían fuerza. Nunca, pero nunca, hubo problemas con la tripulación. Estaban perfectamente involucrados en el tema y todos conscientes de la gran responsabilidad que teníamos. El primer ataque de los ingleses, lo sufrimos desde un helicóptero SEA KING. No lo esperábamos; más bien estábamos atentos a los aviones enemigos, aunque para estos aparatos nosotros pasábamos ser una piedra en el paisaje, pero para los helicópteros no.



Recreación del ataque al GC Islas Malvinas por un helicóptero británico

Luego de una tarea de apoyo en Puerto Tamar y al no poder ingresar en Puerto Argentino, que estaba recibiendo un fuerte bombardeo, el guardacostas fondeó en bahía de la Anunciación para ofrecer un blanco menos detectable. Debajo de unas elevaciones, cerca de la playa y junto al Forrest, un buque

pesquero inglés tripulado por personal de la Armada, que también adoptó esa táctica. Para nosotros era un escenario perfecto desde donde visualizar el ataque de la aviación inglesa comprometida en el bombardeo a Puerto Argentino. El ataque del helicóptero británico «Sea King» fue sorpresivo. Desde las elevaciones de la costa hacia el este, venía volando muy bajo, quizás con el objetivo de registrar las operaciones de la aviación inglesa. No podía ser detectado desde Puerto Argentino, ni tampoco ser contrarrestado.

Nuestra estrategia fue maniobrar la ametralladora 12,7 mm, que teníamos a popa, pero el comandante del helicóptero también lo sabía, por eso nos buscaba de proa. Le tiramos con todo lo que teníamos, hasta con las 9 mm y las Halcón. En este ataque inglés, cayó herido el Cabo Segundo Antonio Grigolato, que se desempeñaba como maquinista, quien en ese momento tenía asignado como puesto de combate el puente alto sobre la banda de babor. Grigolato era un tripulante valiente que actuó bajo el ataque, a pesar del dolor de sus heridas, ya que había recibido un impacto de MAG en la zona abdominal.

### Tareas Cotidianas

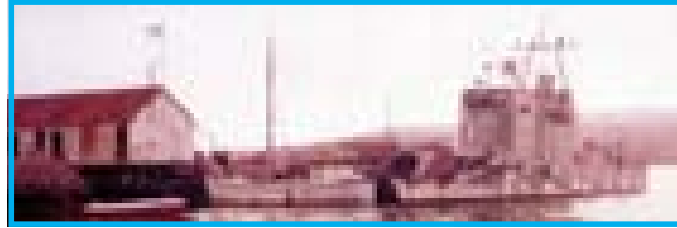
Trabajábamos muy fuerte patrullando en Puerto Darwin, Bahía del Aceite y Puerto Tamar, entre tantas misiones. Además, hacíamos tareas de practica en aguas minadas al buque mercante Río Carcarañá, al buque pesquero Forrest o al remolcador Yehuin. La tripulación siempre participó activamente, sin retacear su esfuerzo, con pleno conocimiento de las misiones. En nuestro tiempo libre tratábamos de animar a los tripulantes más jóvenes; nos reuníamos para hacer tortas fritas y tomar unos mates, agradeciendo por la alegría de seguir vivos. Los integrantes de la Agrupación «Albatros» habían cavado unas trincheras al pie del apostadero del guardacostas, en caso de alguna emergencia «pesada». Cuando sonaba alerta roja, al principio corríamos a ese refugio, pero con el paso del tiempo nos acostumbramos a las situaciones de tensión y seguíamos merendando. A medida que iban pasando los días y que los hechos fueron avanzando, nos dimos cuenta que necesitábamos armamento individual de largo alcance. Lo pedimos pero, en una guerra a veces las cosas no son fáciles.

Finalmente recurrimos al ingenio; embarcábamos a los Albatros que además de su excelente entrenamiento y equipo siempre «cargaban» algún percheo extra que elevaba fuertemente su potencial de fuego, como cuando incorporaron los lanzagranadas a los fusiles FAL.

### La Guerra

Para mí, la guerra tuvo tres etapas; la primera fue la zarpada, la orden de establecer una dependencia y la de llevar a cabo las tareas típicas de nuestras funciones, tal como lo hacemos todos los días del año, tanto en el norte como en el sur de nuestro país, en

cualquiera de las dependencias de la Prefectura. La segunda etapa se desplegó a partir del 1 de mayo. Ahí empezamos a tomar conciencia cierta de que éramos personas que estábamos cumpliendo una función bélica.



El «Islas Malvinas» en Puerto Argentino

La tripulación desarrolló al máximo su imaginación para contrarrestar las desigualdades del poder ofensivo inglés, tanto en su potencial de fuego como en su equipamiento tecnológico. La tercera etapa fue la capitulación y haber sido prisionero británico. La capitulación fue muy dolorosa. El mensaje lo recibimos por el radiogoniómetro del Guardacostas y lo verificamos. Reconozco que con la capitulación se salvaron vidas, especialmente de los soldados que eran muy jóvenes y sufrieron mucho. En esos momentos se siente que el mundo se desmorona, pero mantuvimos nuestro orgullo. Nunca dejamos de lado nuestros distintivos, insignias, e identificación institucional, incluso en los interrogatorios a que nos sometían los ingleses.

### Anécdotas

En todos los momentos vividos, se presentaron situaciones que expresaron la propia grandeza de la tripulación. En momentos en que se producía el ataque al Guardacostas intentando virar la cadena del ancla, ésta se atascó y el Cabo Segundo Marcelino Blater, no dudo en tomar una sierra y cortar un eslabón para que rápidamente el barco pudiera maniobrar. Recuerdo especialmente al cabo segundo Rivadeneira, del escalafón navegación. «Tuvimos que convencerlo para que abandonara el buque y acatara la orden de capitulación. «El «Tucu» se negaba a desembarcar porque estaba preocupado por no dejarnos solos y por la suerte del buque. En realidad, le hicimos comprender que debía desembarcar porque se desafectaba la tripulación, no obstante fue el último que lo hizo.

### La Capitulación

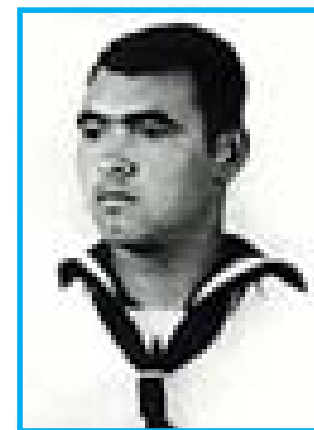
El momento de la capitulación fue el más doloroso, a pesar de que fue muy civilizada. Cuando ingresábamos, los ingleses llenaban unas fichas identificatorias y nos ponían un número. El mío era el 611 y por éste número debía responder. Ejercían sobre nosotros una muy fuerte acción psicológica y teníamos serias dudas acerca de nuestro futuro. Estábamos encerrados en un viejo frigorífico de San Carlos Norte. A la distancia, creo que la inteligencia inglesa no creía que habíamos hecho el cruce desde el continente a las islas sin contar con lo que ellos llamaban «buques madre o de apoyo». No creían que por el

porte del Guardacostas se pudiera intentar el cruce tan por «afuera». Había carencias, la planta potabilizadora había volado, el agua la obteníamos de los buques ingleses y el frío era muy intenso. Después del frigorífico, nos mandaron al buque transporte Sir Edmond, donde compartimos el lugar con presos de máxima seguridad. También me dejaron escribir una carta, tal como autoriza la Convención de Ginebra. Fue vía Cruz Roja Internacional y, cosas de la ironía, con el tiempo la recibí yo mismo en mi casa

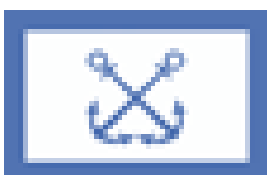
Finalizada la guerra se otorgó a las banderas de los dos guardacostas las distinciones «Operaciones de Combate», «Prefectura en Malvinas» y una condecoración de la provincia de Santa Fe, consistente en una medalla con la inscripción «El Gobierno y el Pueblo de la Provincia de Santa Fe a la Bandera que Combatió en el Atlántico Sur 1982». El Guardacostas GC-83 «Río Iguazú», también recibió la distinción de «Honor al Valor en Combate».

(\*) Ex capitán, como Oficial Principal, del GC 82 Islas Malvinas durante la guerra

### Homenaje al Cabo 2º Julio Omar Benítez (1962-1982)



**Nació el 22 de enero de 1962 en Bavilbaso, Entre Ríos, e ingresó a la Prefectura Naval Argentina en 1979 como Marinero de 1º. Egresó de la Escuela de Suboficiales «Coronel Martín Jacobo Thompson» como Cabo 2º del Escalafón Navegación en diciembre de 1980 y fue destinado al Servicio de Buques Guardacostas. Falleció en combate el 22 de mayo de 1982, cuando el guardacostas GC-83 «Río Iguazú» (en el que revistaba como artillero de una de las ametralladoras 12,7 mm), fue atacado por dos aviones ingleses Sea Harrier en Bahía Choiseul, Islas Malvinas.**



## El Servicio de Aviación de la PNA en Malvinas

**Durante el conflicto del Atlántico Sur un grupo de efectivos, pertenecientes al Departamento de Aviación de la Prefectura Naval Argentina, formó parte de diversas misiones. Éstos tripularon y mantuvieron en servicio cinco aviones Short Skyvan –incorporados en 1979-, tres helicópteros SA 330 «Puma» –recibidos en 1980-, y cuatro helicópteros Hughes 500, modelo 369 HS, -recibidos en 1971.**

El 2 de abril de 1982 todo el material de vuelo con el que contaba la Institución estaba en condiciones operativas. Todas las máquinas volaron sin armamento defensivo ni ofensivo. Sin embargo, cumplieron importantes misiones en las islas Malvinas y en el continente.

Los principales protagonistas de las acciones fueron los cinco aviones Short Skivan y los tres helicópteros SA 330 «Puma». En las islas operaron únicamente los Skyvan PA-50 y PA-54, y el Puma PA-12.

Estas tres aeronaves jamás retornaron al continente. Los aviones quedaron inutilizados por diferentes causas y el Puma PA-12, después de ser averiado en su cono de cola por esquivarlas producto de un cañoneo naval nocturno, fue trasladado a una ubicación más céntrica en Puerto Argentino, fuera del alcance de los cañones de los buques de la Royal Navy. Después de retirarles sus partes vitales, esta aeronave fue capturada por los británicos.

Durante el conflicto, los cinco Skyvan y los tres helicópteros Puma volaron un total de 458.7 horas;

de las cuales 236.7 correspondieron a los aviones y 195 a los Puma, totalizando 252 misiones con base en el continente y 95 en las Malvinas.

Ningún hombre de la Prefectura Naval Argentina –afectado a las operaciones de vuelo-fue muerto y en diversas oportunidades estas aeronaves, carentes de armamento, debieron enfrentar a un enemigo dotado de armas y medios más eficaces.

Cumplieron con todas las tareas ordenadas y, en mérito a la labor desarrollada, el pabellón del Departamento de Aviación de la Prefectura recibió la

condecoración de «Operaciones en combate» por parte del comandante en Jefe de la Armada, el 8 de febrero de 1983.

## Los Hechos

En cumplimiento de lo dispuesto por el Jefe de la Armada, los Guardacostas GC-81 «ISLAS MALVINAS» y GC-83 «RIO IGUAZU», se trasladaron a Puerto Argentino.

Para apoyar la navegación de estos Guardacostas, la Superioridad ordenó el despegue del avión SKYVAN PA-54, el que se efectúa el 6 de abril desde el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires a las 14. Con escala previa en Mar del Plata, arriba a Bahía Blanca al día siguiente Allí continúa el acompañamiento el PA-51, haciendo escalas en Trelew, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado, desde donde se realizó el último acompañamiento, el día 2 de abril, hasta la Isla de los Salvajes, del archipiélago malvinense, y allí regresó a Deseado por instrucciones de la Fuerza Aérea Argentina.

El día 11 de abril, a las tres de la mañana, despegó, desde el Aeropuerto de la ciudad de Buenos Aires, el SKYVAN PA-53 a efectos de trasladar a Puerto Deseado una comisión con personal técnico para la asistencia de uno de los Guardacostas que se dirigían a Malvinas. El mismo arribó a las 11.50. La tripulación recibió órdenes de continuar vuelo hacia Río Grande, iniciando el traslado el mismo día y llegando a destino el día 12 a horas 1145, previa escala en San Julián.

El día 13 en el aeropuerto de Río Gallegos se cambió el PA-53 por el PA-51, el cual fue destacado a Río Grande, regresando el primero a Buenos Aires el día 15.

El 11 de abril decoló, con destino final Río Grande en Tierra del Fuego, el helicóptero PUMA PA-12. Ese mismo día pernoctaron en Trelew y, a primera hora del día siguiente, continuaron viaje hasta Comodoro Rivadavia, donde se reunieron con el helicóptero PA-13.

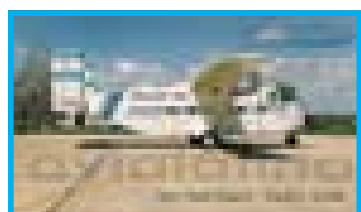
Volando en formación hicieron escala en San Julián y Río Gallegos, arribando posteriormente a Río Grande.

Ese mismo día se dispuso el traslado de dos helicópteros PUMA a Río Grande, a las órdenes del Comandante de la Fuerza Aeronaval Nº1. Estas aeronaves decolaron entre las 11.45 y las 13.40, llegando a Río Grande el día 12 a las 16.45.

El 13 de abril, a las 17, decoló, del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, el SKYVAN PA-54 con la misión de trasladar a Puerto Argentino al grupo Prefectura Naval Argentina, a cargo del Prefecto Francisco Manuel Martínez Loydi, e integrado por cinco cabos de la Agrupación Albatros, ésta aeronave arribó a Comodoro Rivadavia el 14 a las tres y veinte de la mañana.

La tripulación efectuó gestiones para realizar el cruce a Malvinas desde Río Gallegos. Al presentar el Plan de Vuelo el Comandante, se les informó que la región Aérea Sur de la Fuerza Aérea Argentina no autorizaba el traslado. El trámite se repitió al día siguiente con el mismo resultado.

El 15 de abril se dispuso la salida del SKYVAN PA-50, a los efectos de trasladar, desde la Base Aeronaval Punta Indio a Puerto Argentino, un Jeep Comando de Comunicaciones. El decolaje desde el Aeropuerto se produjo a las ocho menos veinte de la mañana. Una vez arribado a Punta Indio se carga el vehículo mencionado, iniciándose el traslado. Arribó a Río Grande el 16 a las 15.30 y las Autoridades Aeronavales dispusieron que el Jeep sea trasladado a Malvinas por otro medio Aéreo e incorporaron el PA-50 al grupo aeronaves de la Institución ya destacadas en el lugar.



Los dos SKYVAN y los dos PUMAS fueron incorporados en Río Grande a la Escuadrilla de Reconocimiento de la Armada; estableciéndose que

sus tareas serían de patrullaje fronterizo y marítimos; integrados al sistema de Búsqueda y Rescate en el Mar Argentino Sur, traslados logísticos desde Ushuaia y Río Gallegos.

Las autoridades Aeronavales ordenaron que el PUMA PA-12 se destaque a Puerto Argentino el día 16 de abril. La aeronave decoló a las 8.35, arribando a destino a las 11.55. En ese lugar quedó a órdenes de la Estación Aeronaval, desde donde se le imparten directivas sobre el trabajo a realizar (consistente en el traslado de cargas y personal hacia las distintas posiciones que se establecían y el reconocimiento de establecimientos rurales y censo de pobladores con requisa de material de comunicaciones).

El SKYVAN PA-54, que se encontraba demorado en Río Gallegos para cruzar Malvinas, recibió, el día 17, la orden de incorporarse al grupo de Prefectura en Río Grande, lugar al que arribó a las 10.05.

El mismo día se ordenó la salida desde Buenos Aires del PUMA PA-11 con destino a San Julián, para integrar el sistema de búsqueda y rescate local. Este helicóptero decoló a las 16.40, llegando a destino final el día 18 a las 18.45.

Las autoridades Aeronavales ordenaron que el SKYVAN PA-54 se destaque el 21 de abril a Puerto Argentino. En cumplimiento de la orden, el avión decoló de Río Grande a las 10.05 y llegó al Aeródromo de la capital de Malvinas a las 12.30 donde, a órdenes de la Estación Aeronaval local, comenzó con operaciones de reconocimiento y apoyo logístico a las pistas del interior de las islas.

Las primeras tareas consistieron en abastecer a Puerto Darwin de diferentes pertrechos, combustibles y equipos contra incendios. Por pedido de la Fuerza Aérea, pero a partir del 24 de abril, se lo comisionó para asentar una base, teniendo que realizar permanentes vuelos entre Puerto Argentino y la Isla Borbón (Bahía Elefantes Marinos).

El 22 de abril se cambió la base de operaciones del PUMA PA-11 y se ordenó su traslado para operar en el Batallón de Apoyo Logístico para la Infantería de Marina con asiento en Río Gallegos, a donde llegó a las 12.35. Para unirse al sistema de búsqueda y rescate establecido en ese lugar, se dispuso el traslado del avión PA-51, lo cual se efectivizó el 24 de abril a las 18.

Las aeronaves destacadas en Río Grande continuaron con las operaciones de patrullaje y traslados de cargas desde Río Grande y Río Gallegos; y se dispuso, además, un servicio de búsqueda y rescate de los pilotos de aeronaves de la Armada y Fuerza Aérea que se adiestraban sobre el mar o cruzaban a Malvinas.

El 30 de abril se ordenó destacar el avión PA-50 a Puerto Argentino para unirse a las operaciones que realizaban el PA-12 y PA-54. Éste SKYVAN decoló de Río Grande a las 8.15, llegando a destino a las 10.50. Inició de inmediato una serie de vuelos junto con las otras dos aeronaves de la Institución, hacia la Isla Borbón, trasladando personal y material para el armado de la estación Aeronaval Calderón.

Desde el 26 de abril las tareas se incrementaron. Se efectuaron vuelos de traslados de cargas y tropas entre Puerto Argentino y Bahía Elefante, llevándose a cabo misiones de reconocimientos de estancias con Comandos de Infantería de Marina a efectos de realizar un censo poblacional y traslado de población civil desde Puerto Argentino hasta Bahía Zorro.

La primera semana de mayo encontró al PUMA PA-12 en intensa actividad. Precisamente el 1º, después del mediodía, decoló de Puerto Argentino con destino al Cabo San Felipe. Su tarea principal era la de efectuar barridos de radar a fin de detectar blancos navales enemigos. En dicha circunstancia, se produjo el ataque de aviones SEA HARRIER al aeropuerto, debiendo efectuar un aterrizaje en las inmediaciones del Cabo San Felipe. Luego de dos o tres intentos fallidos, se tomó contacto con el enemigo. Se trataba de tres barcos de la flota invasora, distantes a unas 10 a 15 millas de Puerto Argentino.

Éste hecho fue comunicado al comando corres-

pondiente. Al día siguiente, a media mañana, el helicóptero volvió a decolar con destino Estancia Douglas, con la misión de recoger a Comandos de Infantería de Marina, prosiguiendo su viaje a Bahía Elefante, y regresando una vez cumplida la misión.



Como se precipitaron a tierra dos aeronaves de la Armada, en las proximidades de la pista de Puerto Argentino, se le encomendó al PUMA la verificación del siniestro.

En momentos en que se llevaba a cabo la reglamentaria inspección post-vuelo, se comprobó una pérdida de líquido hidráulico. Este hecho impidió cumplir con una nueva misión de rutina: efectuar el barrido de radar internándose 50 millas náuticas, a fin de ubicar la posición de la flota enemiga. Cabe recordar, que la palamenta y lubricantes de la máquina fueron destruidos por el incendio producido en el hangar aeronaval de las islas en el aeropuerto de Puerto Argentino, después del ataque del 1º de mayo. Sin embargo, con el apoyo del Ejército, se pudo conseguir el líquido hidráulico necesario y poner nuevamente en servicio al helicóptero PA-12.

Reparada la máquina, continuó al día siguiente con su rutina de servicio, trasladándose a Bahía Elefante. Por condiciones meteorológicas adversas pernoctó ahí.

Recién el día 7 pudo decolar de Bahía Elefante con el objetivo de efectuar barridos de radar, desde la costa norte de la isla Soledad hacia el mar a fin de detectar posibles blancos enemigos. Esta tarea se complementó con el traslado desde Puerto Argentino hasta la isla Speewell de un grupo de comandos y la observación de un buque que se encontraba amarrado en el puerto de dicha isla.

A la mañana siguiente, el helicóptero decoló de Puerto Argentino con destino a isla Speewell, llevando una tripulación de la Armada para el traslado del buque amarrado en el puerto de la isla y recoger a los comandos dejados el día anterior. Cumplida la tarea, decoló con la misión de verificar la presencia de posibles buques enemigos en el estrecho de San Carlos. En estas circunstancias, se observó la presencia de dos buques, los cuales fueron identificados convenientemente. De regreso a la base, volvió a decolar con el fin de reconocer un posible buque enemigo en Bahía Baja que se encontraba fondeado en la zona. Esta misión contó con el apoyo de dos helicópteros artillados del Ejército.

Al término de las actividades del día y con la puesta de sol, el PA-54 y el PA-50 pernoctan en Puerto Argentino y la Isla Borbón respectivamente, con órdenes de reiniciar la tarea con las primeras luces del día siguiente.

En la madrugada del 1 de mayo se produjo el ataque inglés a Puerto Argentino, razón por la cual se anularon las operaciones ordenadas, debiendo permanecer el PA-50 en la Isla Borbón en configuración de búsqueda y salvamento.

En el segundo ataque inglés al aeródromo de Puerto Argentino, el empenaje horizontal del PA-54 fue alcanzado por el disparo de una ametralladora, produciéndole perforaciones las cuales fueron reparadas de inmediato. También fue impactado el galpón de la Estación Aeronaval donde se guardaban los repuestos, tanques suplementarios y equipos de supervivencia de las aeronaves de Prefectura, material que se perdió totalmente al incendiarse el local.

A los efectos de proteger al PA-54 del constante ataque inglés a la pista donde se encontraba, las autoridades aeronavales dispusieron que el mismo sea trasladado en vuelo al hipódromo local. El 6 de mayo a las 15.10 decoló esta aeronave, y cinco minutos después aterrizó en la pista de carreras. Después del toque en tierra, y en la corrida de aterrizaje, debido a las irregularidades del terreno y la elevada carga, se produjo la rotura del parante de la nariz, arrastrando la parte frontal de la aeronave hasta detenerse en una zanja. Este accidente provocó graves daños estructurales al avión. Dejándolo inoperativo.





El PA-54 averiado en la pista del hipódromo de Puerto Argentino

El PA-12 continuó con vuelos de reconocimientos costeros para ploteo de la flota inglesa, hasta que el 9 de mayo, en horas de la madrugada y como consecuencia de bombardeo naval en el sector de estacionamiento de helicópteros, fue alcanzado por esquirlas en el cono que le produjeron numerosas perforaciones, las cuales afectaron los sistemas hidráulicos y rotor de cola, dejándolo inoperativo.

Para preservarlo de mayores averías se le quitaron las palas del rotor principal y se lo trasladó para estacionarlo en una plazoleta en la ciudad de Puerto Argentino.

Debido a las intensas lluvias que se registraron durante varios días, el SKYVAN PA-50 no pudo decolar de la Isla Borbón, al quedar inoperativa la pista de aterrizaje por la inundación.

El 15 de mayo a las 4.15 se produjo un desembarco de comandos ingleses, protegidos por fuego naval, los que mediante la utilización de lanza misiles portátiles y cargas explosivas, destruyeron el total de las aeronaves estacionadas en el aeródromo de la Isla Borbón, entre ellas el SKYVAN PA-50, que fue totalmente demolido por el incendio, favorecido por la carga que portaba (bengalas) y su capacidad de combustibles a full.

La tripulación de la aeronave fue trasladada en un helicóptero de la Fuerza Aérea, hacia Puerto Argentino, previa escala en la base Aérea Cóndor (DARWIN), alcanzando el destino final a las 18 horas del día 15.

Parte de las tripulaciones del PA-54 y del PA-12, fueron evacuadas de la Isla, en la mañana del 15 de mayo con destino a Río Grande, en un avión Naval, y en la noche del mismo día, en un avión Hércules de la Fuerza Aérea, fueron enviados a Comodoro Rivadavia los tripulantes del PA-50 y el resto de los de las otras dos aeronaves.

Pero no solo en el escenario de las Islas Malvinas hubo destacada actuación del grupo aéreo, las demás aeronaves continuaron efectuando diversos vuelos de traslado de personal, específicamente de la Armada, llevando a cabo operativos de control costero, operaciones de búsqueda y rescate en apoyo a las escuadrillas de ataque, realizando esperas a 100 millas náuticas de la costa de las aeronaves de la Fuerza Aérea Argentina y de la Armada que regresaban de efectuar misiones en las Islas Malvinas.

Además, efectuaron el traslado de pertrechos, apoyos al aviso Somellera, Alférez Sobral, al personal de Infantería de Marina y a establecimientos de la zona a fin de llevar a cabo registros de rutina.

Se intentó realizar reconocimientos específicos en la Isla de los Estados con el objeto de verificar alguna bahía con lugares aptos para las operaciones

de desembarco y reaprovisionamiento, pero esta misión no pudo realizarse debido a las malas condiciones meteorológicas que castigaban al Estrecho de Le Maire.

Estas misiones se cumplieron en horas diurnas y nocturnas hasta que se ordenó el repliegue a Buenos Aires.

### Características de las Aeronaves

#### SKYVAN

El Short Skyvan es un avión del tipo Stol, multipropósito, que puede operar en pistas escasamente mejoradas y con capacidad de bodega para transportar un vehículo liviano. Esta tarea se ve favorecida por su rampa posterior, que permite un acceso rápido al interior con comodidad para ingresar un vehículo desde tierra.



#### PUMA SA 330 L

Es un helicóptero pesado bimotor marinizado, multipropósito que puede transportar carga, pasajeros, sanitarios, equipo de lucha contra incendio, equipo de anticontaminación grúa de rescate.



#### Escuadrilla de Helicópteros Puma

Prefecto E. Adalberto Vittorello	(comandante)
Prefecto Raúl Hugo Agusti	(comandante)
Subprefecto Alberto Aquiles Maratea	(comandante)
Subprefecto Jorge Omar Etchetto	(comandante)
Subprefecto Miguel Ángel Heredia	(copiloto)
Oficial principal Pedro Mele	(copiloto)
Ayte. de segda Justo E. Piedrabuena	(mecánico)
Ayudante de segunda Paulino Zarate	(mecánico)
Ayudante de tercera Ernesto Cedrón	(mecánico)
Ayudante de tercera José Zapata	(mecánico)
Ayudante de tercera Jorge Carlotto	(mecánico)
Ayudante de tercera Alberto Raimón	(mecánico)
Cabo primero Daniel González	(mecánico)
Cabo primero Oreste Megaro	(mecánico)

### Mantenimiento de Aeronaves en el Continente

Oficial principal Ricardo Escalante	
Oficial principal Roque Rivas	
Ayte de primera José Fernández	(mecánico)
Ayte de segunda Héctor Martinho	(mecánico)
Ayte de segunda Carlos Ayala	(mecánico)
Ayte de tercera José Aguirre	(mecánico)
Ayte de tercera Fermín Flores	(mecánico)
Ayte de tercera Juan Borda	(mecánico)

### Escuadrilla de Aviones Skyvan

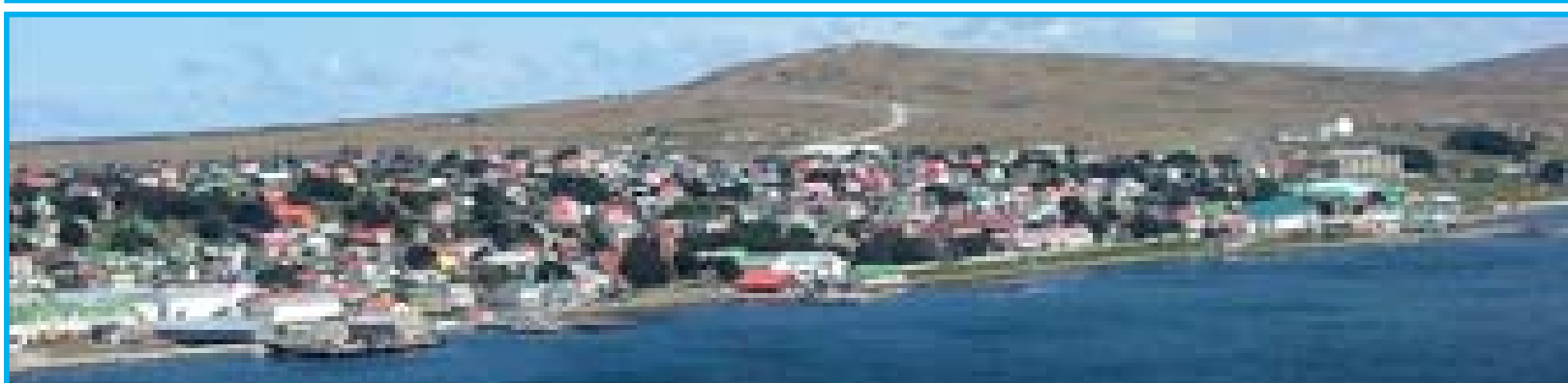
Prefecto Pedro Ernesto Gómez	(comandante)
Subprefecto Raúl Novo	(comandante)
Subprefecto Alejandro D. D'Agostino	(comandante)
Subprefecto Raúl Lanzi	(comandante)
Oficial principal Daniel Lambert	(comandante)
Oficial Auxiliar G. Blanch Flower	(copiloto)
Oficial Auxiliar Miguel Suñe	(copiloto)
Oficial auxiliar Carlos Jirecek	(copiloto)
Oficial auxiliar Luis Berta	(copiloto)
Oficial Auxiliar Ricardo Blanco	(copiloto)
Ayudante de Primera David Toledo	(mecánico)
Ayte de segunda Ramón Pesoa Ríos	(mecánico)
Ayte de segunda Manuel Aguilera	(mecánico)
Ayte de segunda Eugenio Barreiro	(mecánico)
Ayte de tercera Ricardo Velásquez	(mecánico)
Ayudante de tercera Hugo Alfonso	(mecánico)
Ayudante de tercera Sergio Villalba	(mecánico)
Ayte de tercera Adolfo Fernández	(mecánico)

### Grupo de Mantenimiento

Oficial ayudante Gilberto Cupo
Técnico Rubén Meregone
Técnico Pablo Procopio



Monumento a los caídos en Malvinas, donado por la Prefectura Naval a la ciudad de Quequén



Panorámica de Puerto Argentino

# Participación de la Gendarmería Nacional Argentina en la Guerra de Malvinas



La Gendarmería Nacional Argentina destacó en las Islas Malvinas efectivos especialmente adiestrados (Comandos) provenientes de diferentes Unidades del interior del país, los cuales al arribar a las islas, fueron incorporadas a la compañía de Comandos 601 del Ejército Argentino.

Por iniciativa de sus integrantes se bautizaron con el nombre de Escuadrón «Alacrán». Todos sus integrantes poseían una capacitación especial para llevar a cabo operaciones de tipo comando, siendo esa su misión en el teatro de operaciones.

El Escuadrón «Alacrán» participó en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, juntamente con los Comandos del Ejército ya que eran una fuerza de «Elite». Recibieron la responsabilidad de un sector de defensa específico, en el cual se hallaba el Regimiento de Infantería 25.

## La orden de despliegue a Malvinas

El 26 de mayo, fecha en la cual la contienda se encontraba próxima a su instancia más dura, el entonces Comandante José Ricardo SPADARO, fue llamado por el Subdirector Nacional de Gendarmería, Comandante General Antonio BECICH, comunicándole lo que hacía más de un mes querían oír los integrantes de la Fuerza.

Un día después de que fuera impartida la orden, los gendarmes provenientes de distintas unidades se reunieron en la localidad chubutense de Comodoro Rivadavia. Inmediatamente un grupo consiguió una bandera y con cinta adhesiva negra escribieron GENDARMERÍA NACIONAL «ESCUADRÓN ALACRÁN»



Integrantes del Escuadrón Alacrán

El 28 de mayo, partieron y luego de dos intentos fallidos de aterrizaje el Hércules tocó la pista malvinense. Una vez descendidos, fueron recibidos por un oficial del Ejército perteneciente al Centro de Operaciones Logísticas. Ignorando que los gendarmes pasarían a Malvinas, dispuso como primera medida su alojamiento en un galpón de la zona portuaria, proporcionándole los medios de transporte necesarios.

Al día siguiente el Comandante Spadaro fue presentado ante el General Mario Benjamín Menéndez, Gobernador de las Islas. En esa oportunidad el Jefe del Escuadrón Alacrán le informó sobre las órdenes que había recibido y las capacidades de su personal.

## Bautismo de Fuego

Inmediatamente de su arribo los gendarmes comenzaron a operar en las Islas aprovechando su adiestramiento como Fuerzas Especiales en conjunto con las Tropas Especiales del Ejército Argentino. El 29 de mayo se efectuó una reunión de coordinación con los comandos del Ejército. Se estableció que se realizaría una operación en conjunto, es decir que participarían gendarmes y comandos del Ejército. El transporte lo realizarían helicópteros del Ejército siendo los efectivos de Gendarmería quienes primero debían ocupar sus posiciones.

La misión consistía en una infiltración detrás de las filas enemigas para obtener información del movimiento británico y realizar emboscadas.

El 30 de mayo por la mañana, después de sobrepasar las últimas posiciones argentinas que estaban en contacto con las fuerzas británicas, el helicóptero que los transportaba se aproximaba a su objeti-

vo cuando fue alcanzado por un misil disparado por un avión Sea Harrier enemigo, impactando a la altura de la cola de la aeronave.

El piloto logró evitar que se estrellara, pero luego de su descenso, en tierra comenzó a incendiarse y a explotar debido a la gran cantidad de munición que transportaba. El Sargento Ayudante Ramón Gumersindo Acosta logró rescatar al Subalferez Oscar Rodolfo Aranda tirando de su mano, que era lo único visible en medio del denso humo que envolvía a la aeronave.

El Segundo Comandante Jorge Enrique San Emeterio y el Sargento Primero Miguel Víctor Pepe sacan de entre las llamas al Sargento Justo Rufino Guerrero, quien tenía heridas de gravedad en sus dos piernas, una de ellas prácticamente seccionada. Guerrero pedía a gritos ser dejado allí, temiendo por la vida de sus camaradas. Fue rescatado apenas segundos antes de que el helicóptero explotara. En esta acción mueren el Primer Alférez Ricardo Julio Sánchez, el Subalferez Guillermo Nasif, los Cabos Primero (s) Marciano Verón y Víctor Samuel Guerrero, el Cabo Carlos Misael Pereyra y el Gendarme Juan Carlos Treppo.

Los sobrevivientes se replegaron a Puerto Argentino. El herido junto con tres integrantes son rescatados después de esperar una tensa hora. El humo podría delatarlos y ser emboscados, entre los cerros apareció un helicóptero Bell del Batallón de Aviación de Ejército 601 para rescatarlos.

La última mirada al helicóptero abatido, lágrimas en los rostros y el saludo final a los compañeros caídos. La Patria los llamó y ellos respondieron, 6 gendarmes fallecidos en la primera misión.

El mismo día se recibió la orden de alistarse para una nueva tarea: La misma consistía en brindar seguridad a un grupo de ingenieros de la Infantería de Marina que debía instalar un campo minado delante de las líneas defensivas argentinas y ocupar posiciones en las cercanías del cerro Dos Hermanas por espacio de 24 horas. La misión se realizó en forma satisfactoria tras lo cual se regresó a Puerto Argentino en medio de la noche.



Integrantes del Escuadrón «Alacrán» en Malvinas

El día 14 de junio con las noticias del cese de fuego, se iniciaron los repliegues hacia Puerto Argentino, preparados para resistir, si fuese necesario, hasta el final. En ese momento acude a despedirse el padre Astolfo (capellán de Gendarmería), que partía rumbo al continente con un grupo de heridos. En conocimiento de las horas críticas que se vivían, el Comandante Spadaro cerró el Libro de Guerra de la Unidad. Encomendándole al sacerdote lo hiciese llegar a la Dirección Nacional de Gendarmería.

Finalizados los combates dos días después, el grueso del Escuadrón Alacrán es embarcado en el buque Canberra, zarpando rumbo al continente. Volviendo la bandera del Escuadrón, escondida entre las ropas del Subalferez Aranda. El día 14 de julio, un mes después de producida la rendición, el buque Saint Edmund entraba a Puerto Madryn, trayendo de regreso al Jefe y al Segundo Jefe del Escuadrón Comandantes Spadaro y Díaz junto a otros oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas.

## Integrantes del Escuadrón «Alacrán»

- Jefe de escuadrón: Cte. José Ricardo Spadaro
- 2do Jefe de Escuadrón: Cte. Hugo Alberto Díaz
- Cte. Carlos Saturnino Vega
- 2do Cte. Jorge Enrique San Emeterio (+)
- 2do Cte. Eduardo Miguel Santo (+)
- 1er Alférez Néstor Alfredo Gómez del Junco
- 1er Alférez Ricardo J. Sánchez (Muerto en Combate)
- Subalferez Guillermo Nasif (Muerto en Combate)
- Subalferez Miguel Ángel Puente
- Subalferez Oscar Rodolfo Aranda
- Sargento. Ayte. Ramón G. Acosta (Muerto en Combate)
- Sargento Ayudante Natalio Jesús Figueredo
- Sargento Primero Miguel Víctor Pepe
- Sargento Justo Rufino Guerrero
- Cabo Primero Carlos Alfredo Oliva
- Cabo Primero Blas Fanor Montellano
- Cabo Primero Miguel Edgar Echeverría
- Cabo Primero Juan Alberto Fleitas
- Cabo Primero Agustín Jara
- Cabo Primero Luis Alberto Kovalski
- Cabo Primero Jorge Omar Trangoni
- Cabo Primero Marciano Verón (Muerto en Combate)
- Cabo Primero Víctor S. Guerrero (Muerto en Combate)
- Cabo Carlos Misael Pereyra (Muerto en Combate)
- Cabo Miguel Ángel Encina
- Gendarme Juan Carlos Acosta
- Gendarme Julio Ramón Benito
- Gendarme Julio Oscar Gibbons Capandegui
- Gendarme Alfredo de Bernardo
- Gendarme Ramón Duarte
- Gendarme José Isidro Ferreira
- Gendarme Víctor Jorge Ferreira
- Gendarme Juan Carlos González
- Gendarme Ángel Andrés Huenchul
- Gendarme Máximo Ramón Molina
- Gendarme Miguel Ángel Notarnicola
- Gendarme Pablo Daniel Parada
- Gendarme Juan Carlos Pardo (+)
- Gendarme Santiago Ramón Sena
- Gendarme Juan Carlos Treppo (Muerto en Combate)



Monumento en la ciudad de Río Grande – Tierra del Fuego al escuadrón Alacrán

# La Marina Mercante Argentina en el Conflicto del Atlántico sur

Edgardo A. Dell'Elicine, Capitán de Ultramar



**Veintiocho años han transcurrido desde este acontecimiento de profunda importancia histórica, sin embargo, la contribución de la Marina Mercante de bandera argentina es uno de los aspectos menos conocidos por el público en general. Intentaré en este corto artículo dar un panorama sintético del papel que les cupo a los marinos mercantes argentinos en lo que hoy en día se conoce como la Gesta de Malvinas.**

Inmediatamente después de haberse concretado la Operación Rosario el 2 de Abril de 1982, la Armada dispuso el empleo de varios buques de la Marina Mercante, estatales y privados, tripulados por marinos mercantes, para colaborar en apoyo a nuestras Fuerzas Armadas en operaciones, tanto en tierra como en el mar, sin haber alcanzado la medida el carácter de movilización militar compulsoria de las tripulaciones. Este hecho merece ser tenido en cuenta para que el sacrificio y abnegación de las mismas no queden en el olvido.

La participación de los buques de la marina mercante consistió en cumplir cuatro tipos de misiones:

- Abastecimiento Logístico a las Islas y a la Flota de Mar en operaciones.
- Inteligencia en alta mar y en la Zona de Exclusión.
- Transporte de materiales y personal a puertos patagónicos desde el Área del Río de la Plata.
- Control tráfico marítimo Río de la Plata y transporte de personal repatriado.

En el Abastecimiento Logístico a las islas intervinieron las siguientes uni-

dades:

## Bahía Buen Suceso

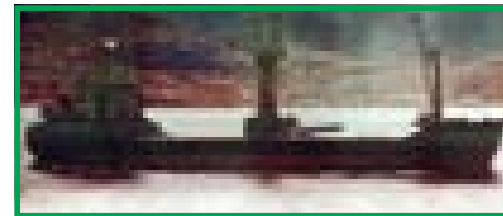
Pertenciente al Servicio de Transportes Navales de la Armada, tripulado por personal civil al mando del Capitán de Ultramar Osvaldo Niella. Tuvo un protagonismo destacado en los acontecimientos previos a la Operación Rosario.



Transportó al personal obrero de la Empresa Davidoff que desembarcó en Georgias para desarmar a una factoría según convenido con el gobierno británico, hecho que generó la disputa que desembocó luego en el conflicto bélico. También transportó un reducido contingente de Fuerzas Especiales de la Armada que desembarcó en Puerto Leith (isla Georgia) el día 2 de Abril. Durante el conflicto operó en las Islas Malvinas como abastecedor. Fue atacado por aviones Sea Harrier estando

atracado en la Bahía Zorro (Gran Malvinas) el día 16 de Mayo, sufrió daños en su superestructura y dos heridos entre la tripulación. El buque tuvo que ser abandonado en dicho puerto donde la tripulación quedó internada y luego rescatada por el buque hospital «Bahía Paraíso».

## Islas de los Estados



También perteneciente a Transportes Navales, tripulado con personal de la Marina Mercante al mando del Capitán de Ultramar Tulio Panigadi. Participó activamente como abastecedor entre puertos del archipiélago y alijador de buques de carga de mayor porte. Cumplió incluso funciones de minado de las aguas frente a Puerto Argentino.

En la noche del día 10 de Mayo fue hundido por la fragata H.M.S. «Alacrity» en el Estrecho de San Carlos. Perecieron todos sus tripulantes, excepto el Capitán de Corbeta Alois Payarola

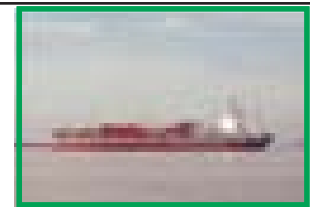
(Coordinador Naval) y el marinero mercante Alfonso López.

## M/N Norte



Pertenciente a la armadora privada La Naviera, al mando del Capitán de Ultramar Pedro Juárez operó en Puerto Argentino durante la primera semana de Abril, descargando material para las Fuerzas Armadas.

## M/N Formosa



Pertenciente a la empresa ELMA S.A., al mando del Capitán de Ultramar Juan Gregorio, arribó a Pto. Argentino el día 19 de Abril con 3500 toneladas de carga de la más diversa índole, que logra desembarcar pese a las pobres facilidades disponibles. Entre su tripulación se cuenta con otra mujer, también reconocida como veterana de gue-

## ROL DE HONOR

### Tripulación Isla de los Estados

#### Caidos en Combate

##### Personal de la Marina Mercante

Cap. de Ultramar Tulio Néstor Panigadi  
 Cap. de Ultramar Jorge Esteban Bottaro  
 Piloto de Ultramar Jorge Nicolás Politis  
 Maquinista Naval Miguel Aguirre  
 Maquinista Naval Alejandro Omar Cuevas  
 Contramaestre Benito Horacio Ibáñez  
 Cabo de Mar Jorge Alfredo Bollero  
 Marinero Manuel Oliveira  
 Marinero Antonio Máximo Cayo  
 Marinero Antonio Manuel Lima  
 1º Electricista Pedro Antonio Mendieta  
 1º Mecánico Enrique Joaquín Hudephol  
 1º Cabo Omar Héctor Mina  
 1º Cocinero Rafael Luzardo  
 Mayordomo Héctor Omar Sandoval



##### Personal de Ejército

Capitán Marcelo Sergio Novoa  
 Sgto. Ayudante Víctor Jesús Benzo  
 De la Armada Argentina  
 Cabo Principal Rubén Torres  
 Cabo Enfermero Orlando Cruz  
 Cabo 2º Oscar José Mesler

##### Personal de Fuerza Aérea

Cabo 1º Héctor Hugo Varas

##### Personal de Prefectura Naval

Marinero Jorge Eduardo López

rra, la enfermera Doris West. Terminó su descarga en la noche del día 30 de Abril y fue sorprendido todavía en puerto por el ataque británico del día siguiente.

### M/N Río Cincel

De la Armadora Estatal ELMA, al mando del Capitán de Ultramar Juan C. Trivelin. Entre los días 7 y 10 de Abril descarga módulos de pista para la base aérea. Entre su tripulación se cuenta al Oficial de Radio Noemí Marchesotti, la primera mujer reconocida como Veterana de Guerra.

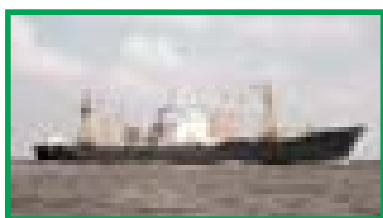


Fotografía de la bomba sin explotar en el Formosa

Logra abandonar el puerto sin daños, pero en el crepúsculo vespertino, navegando al sur de la Isla Soledad, fue confundido y atacado por error por tres aviones Skyhawks de la Fuerza Aérea Argentina. Fue blanco de dos bombas que no explotaron y de impactos de cañón 30 mm que felizmente no causaron víctimas entre su indefensa tripulación. El buque logró retornar al puerto de Buenos Aires sin más inconvenientes.

### M/N Río Carcarañá

Buque de ELMA S.A., comandado por el Capitán de Ultramar Edgardo A. Dell'Elicine zarpó de Bs. Aires el 22/4/82, pudo evitar el bloqueo enemigo materializado en la zona por la presencia de los submarinos nucleares «Splendid» y «Spartan», arribando a Puerto Argentino con su valiosa carga el día 26/4/82, en que comenzó a traspasarla al buque ARA «Islas de los Estados».



Durante el ataque aéreo del 1º de Mayo un Sea Harrier le lanzó una ráfaga de cañón que afortunadamente no hizo blanco. Escapó del puerto, con la mayor parte de su cargamento todavía a bordo y se ocultó en la Rada del Toro, al sur de la Isla Soledad. Al día siguiente apareció en la Bahía Zorro, Isla Gran Malvina para continuar el alije de su descarga al «Islas de los Estados». El día 3 de Mayo se traslada al fondeadero de Puerto Rey en el Estrecho de San Carlos, Isla Soledad, donde prosigue las operaciones de descarga con su propia tripulación actuando como estibadores, a los buques costeros «Mon-sunen» y «Forrest», tripulados éstos por personal naval. La pieza más valiosa de su cargamento desde el punto de vista bélico consistió en una cohetera CITEFA de última generación. La des-

carga de la misma al buque Islas de los Estados, bajo condiciones meteorológicas severas, es un ejemplo de voluntad, abnegación, capacidad técnica e ingenio de parte de ambas tripulaciones mercantes. Con esta última operación, el día 10 de Mayo el «Río Carcarañá» completó su misión, que desgraciadamente resultó malograda en gran parte por la pérdida del buque Islas de los Estados, ocurrida aquella misma noche. Por orden del Comando Naval el buque tuvo que permanecer en espera de nuevas órdenes en el mismo fondeadero hasta que el día 16/5/82 fue atacado por aviones Sea Harrier. Los mismos lanzaron dos bombas que no dieron en el blanco y luego lo ametrallaron con tres pasadas de fuego de cañón aéreo de 30 mm, causando daños en la superestructura y obra viva del casco, afortunadamente sin sufrir bajas entre su tripulación. Ante la indefensión, el buque fue abandonado por orden de su Capitán y la tripulación rescatada por el Alijador Forrest, es trasladada a la Bahía Zorro donde queda internada hasta que pudo ser evacuada por el buque hospital ARA «Bahía Paraíso» el día 5 de Junio. El buque fue rematado y hundido por una fragata británica el 23 de Mayo en el mismo lugar donde se lo abandonó. Durante su permanencia en la Bahía Zorro la tripulación prestó valiosos servicios al regimiento allí apostado, realizando tareas de apoyo al mismo, como ser el traslado y ocultamiento a resguardo de los ataques aeronavales británicos de centenares de tambores de combustible.

### Remolcador Yehuín



Pertenece a la Empresa GEOMATER y empleado para operaciones de apoyo a plataformas petroleras, al mando del Capitán de Corbeta Eduardo R. Llambí, con tripulación mercante encabezada por el Sr. Oscar García Lattuada, fue el último buque mercante que arribó a Puerto Argentino durante la guerra. Arriba en la tarde del día 1º de Mayo.

Realizó numerosas y peligrosas misiones de abastecimiento entre puertos interislaños y también de minado marítimo. Al final del conflicto la embarcación fue capturada y su tripulación hecha prisionera.

### Apoyo a la Flota de Mar

El abastecimiento de combustible en altamar a las unidades de guerra del Grupo de Tareas 79 de la Armada nacional estuvo a cargo de los buques tan-

ques «Puerto Rosales» y «Campo Durán» de la flota petrolera estatal de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), además del buque tanque ARA «Punta Médanos». El buque tanque «Puerto Rosales» al mando del Capitán de Ultramar Radamés Luppi fue designado para apoyar el Grupo de Tareas GT 79.3 encabezado por el Crucero «General Belgrano», con los Destruidores ARA «Bouchard» y ARA «Piedra Buena» como escoltas del crucero. El día 29 de Abril abastece en proximidades de la Isla de los Estados a los destructores y el día 1º de Mayo hace lo mismo con el Crucero en un punto del «Área Miguel» situada al norte de la Isla de los Estados, pasándole 390 toneladas de fuel oil. Esta operación se desarrolló entre las 0900 y 1200 horas y existe evidencia documental de que ambas naves estuvieron durante esta operación, enfocadas por el periscopio del Submarino «Conqueror», que aguardaba la confirmación del Comando Submarino Británico en Northwood, Inglaterra, para cumplir la orden de ataque dispuesta por el Almirante Woodward, comandante de la Fuerza de Tareas Británica. Dicha confirmación fue extendida recién al día siguiente, por lo cual el Puerto Rosales escapó del trágico destino posterior del Crucero. El buque tanque estaba fondeado en una caleta de la Isla de los Estados cuando ocurrió la tragedia del hundimiento del Crucero General Belgrano, estuvo a punto de ir al rescate de los naufragos sobrevivientes, pero recibió la orden de volver a puerto para recargar sus tanques. Retornó luego a su función de abastecimiento de la Flota, al mando del Capitán de Ultramar Eduardo Radivoj, misión que cumplió durante todo el resto del conflicto.

### Inteligencia en alta mar

Las actividades de inteligencia se cumplieron de la siguiente forma:

El envío de una poderosa fuerza de tareas al Atlántico Sur por parte Británica fue una decisión política tomada por el Gobierno británico. Sus primeras unidades se pusieron en marcha el 30 de Marzo, es decir dos días antes de producirse la «Operación Rosario» por parte de las fuerzas argentinas. A partir de ese momento fue de vital necesidad para el Alto Mando nacional disponer todo tipo de información sobre la Fuerza de Tarea Británica, en especial de su constitución y su progreso hacia el teatro de operaciones. Prácticamente no se disponía de ninguna ayuda exterior para este fin, pero en gran medida se compensó este inconveniente recurriendo a la Marina Mercante y la Aviación (Comando de Transporte de la Fuerza Aérea Argentina) para la tarea de reconocimiento marítimo de largo alcance, misiones que fueron dignamente cumplidas por ambos organismos. El reconocimiento marítimo que abarcó todo el Océano Atlántico, desde el Canal de la Mancha y Gibraltar hasta la latitud del Río de la Plata, se efectuó con buques de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), la prestigiosa Armadora Nacional hoy en día lamentablemente liquidada, no titubeó en poner a disposición de la Armada sus recursos tanto materiales como

humanos. El B/M «Río de la Plata», al mando del Capitán Isaac Benchetrit, llegó a rodear la Isla Ascensión y sorprender a la Fuerza de Tareas Británicas en plena tarea de concentración. Logró enviar las primeras informaciones precisas sobre la misma, hasta que fue sobrevolado por varios helicópteros, que lo obligaron a alejarse del lugar. Sin embargo, pese a esta primera advertencia británica, este incidente no desalentó a las tripulaciones para persistir obstinadamente en cumplir con este tipo de misión. Los buques «Almirante Stewart» «Glaciar Perito Moreno», «Glaciar Ameghino» y «Río Calchaquí» también se acercaron peligrosamente a la base de Ascensión. El b/m «Tierra del Fuego» al mando del Capitán Héctor Curria tuvo la misión especial de detectar la formación de la flota enemiga en medio del océano a la altura del Río de la Plata el día 27 de Abril, información que resultó de vital utilidad para el planeamiento operativo de la fuerza de tareas 79 de nuestra Armada.

El seguimiento de la flota enemiga al sur del paralelo del Cabo San Antonio (Provincia de Buenos Aires - Argentina) fue efectuado por diversos buques pesqueros de armadores privados tripulados por personal civil con un Oficial Naval a bordo dirigiendo la tarea de inteligencia. Los más destacados fueron el B/F «Narwal», B/P «María Alejandra», B/P «Constanza», B/P «Ceibo», B/P «Usurbil», B/P «Invierno», B/P «Mar Azul» y el B/P «Capitán Cánepa». Particularmente efectivo fue el «Narwal», al mando del Capitán de Ultramar Néstor Fabiano, con el Capitán de Corbeta González Llanos embarcado como oficial de inteligencia naval. El día 29 de Abril descubrió el grueso de la Flota inglesa en operaciones de reabastecimiento en alta mar fuera de la zona de exclusión. Fue ahuyentado por la Fragata «Alacrity» pero igualmente prosiguió sigilosamente el rastreo de la flota enemiga en su ruta al sur. Su informe fue crucial para planificar el plan de ataque del Grupo de Tareas 79.1 (comandado por el Portaaviones 25 De Mayo). El día 9 de Mayo fue redescubierto por dos aviones Harrier y atacado con bombas y fuego de cañón, que causó varios heridos y la muerte del Contraalmirante Omar Rupp, el primer marino mercante caído en la Gesta de Malvinas. El barco gravemente dañado, tuvo que ser abandonado con sus balsas salvavidas. El buque seguidamente fue abordado por un grupo comando helitransportado. Tomaron prisioneros a todos los tripulantes e intentaron mantener a flote la nave a fin de tomarla como presa, objetivo que no tuvo éxito ya que la misma finalmente se hundió. Los tripulantes fueron conducidos al portaaviones 'Invencible' y luego pasados al buque hospital 'Uganda'.

### Transp. a Ptos Patagónicos

Diversos buques mercantes cumplieron misiones de transporte de material logístico bélico desde los Puertos de Santa Fe, Buenos Aires y Mar del Plata hacia los puertos de concentración en la Patagonia:

Puerto Deseado y Punta Quilla.

### Marinos Mercantes Caídos en Malvinas

Fecha	Apellido y Nombre	Cargo	Destino
10-05-1982	Panigadi, Tulio Néstor	Capitán	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Bottaro, José Esteban	1er. Oficial	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Politis, Jorge Nicolás	2do. Oficial	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Aguirre, Miguel	Jefe de Máq.	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Cuevas, Alejandro O.	1er Of. de Máq.	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Ibañez, Benito Horacio	Contramaestre	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Bollero, Jorge Alfredo	Cabo de Mar	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Lima, Antonio Manuel	Marinero	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Olveira, Manuel	Marinero	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Cayo, Antonio Máximo	Marinero	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Mendieta, Pedro	1er. Electric.	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Hüdepohl, Enrique J.	Mecánico	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Mina, Omar	Cabo Máq.	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	LUZARDO, Rafael	1er. Cocinero	B/M Isla de los Estados
10-05-1982	Sandoval, Néstor O.	Mayordomo	B/M Isla de los Estados
09-05-1982	Rupp, Omar	Contramaestre	Pesquero Narwal
02-05-1982	Avila, Heriberto	Cantinerero	A.R.A General Belgrano
02-05-1982	Avila, Leopoldo	Cantinerero	A.R.A General Belgrano



Pertenecientes a ELMA fueron el «Córdoba» (Cap. Di Fiore y J. Malvich), «Lago Argentino» (Cap. E. Romero), «Lago Traful» (Cap. Esteban Segura), «Glaciar Ameghino» (Cap. Tanaka), «Chaco» (Cap. J. L. Cortez), «Rio Neuquén» y «Rio Calchaquí». Del Comando de Transportes Navales intervinieron los buques «Bahía San Blas», «Cabo De Hornos» y «Canal De Beagle», estos buques con comando militar pero con tripulación civil. La Flota de YPF mantuvo durante el conflicto el abastecimiento de combustible a todos estos puertos, además de Comodoro, Río Gallegos y Río Grande (Bases Aéreas) con los buques «Cabo Espíritu Santo» y «Florentino Ameghino». El remolcador de mar «Yaktemi» de la Empresa GEOMATER a cargo del Capitán C. E. Terreni con base en la Bahía San Sebastián prestó servicio de apoyo al tráfico marítimo en la zona. Se

destaca su apoyo al B/M «Formosa» en su recalada a dicho puerto el día 2 de Mayo con una bomba sin explotar en su bodega y haber salido para socorrer al B/P Narwal cuando fue atacado el día 9 de Mayo.

Finalmente se debe hacer constar la tarea de Control del Trafico en el Río de la Plata y la Repatriación de Personal: Durante el conflicto el buques-escuela ARA «Piloto Alsina» perteneciente a la Escuela Nacional de Náutica al mando del Capitán de Ultramar Eduardo Sulin, tuvo la importante misión de servir de base a personal de la Prefectura Naval para controlar la entrada de buques a los canales del Río de la Plata, con el objetivo primordial de impedir un posible sabotaje de parte del enemigo que cortase esta vital vía de comunicación. Después de la finalización de las hostilidades, tuvo el alto honor de transportar de vuelta a la Pa-

tria a 1016 prisioneros de guerra argentinos que fueron entregados por los británicos en el Puerto de Montevideo. Este personal fue recibido y atendido a bordo con toda la consideración y cuidado que se merecían por el esfuerzo y sacrificio realizado al servicio de la Patria, en total contraste con el trato lamentable e injusto que recibieron cuando fueron desembarcados en el Puerto de Buenos Aires, que aún hoy muchos veteranos con amargura no lo pueden comprender.

El campo de investigación histórica no está de ninguna manera agotado con esta apretada síntesis de los acontecimientos que protagonizaron los marinos mercantes argentinos, que con valor y determinación cumplieron con su deber al servicio de la causa argentina. Dieciséis de ellos murieron creyendo en los valores superiores que esta causa implica y por lo tanto no debe-

mos dejar que su memoria naufrague en el olvido, algo que sectores de los oportunistas de siempre, sin duda, desean que ocurra. Un episodio de la guerra de Malvinas que merece ser debidamente examinado es el presunto alije de un cargamento de Diesel Oil a un buque tanque de bandera de conveniencia al servicio de la Fuerza de Tarea Británica en alta mar a la altura de la costa de Río Grande do Sul por parte de un buque tanque con bandera argentina perteneciente a una conocida multinacional petrolera. Desde la terminación de la guerra, un manto de fuerte y sospechoso misterio impide conocer la verdad histórica. Si se llegase a confirmar esta sospecha, que sepan los que hicieron posible semejante acción, que merecen el más absoluto repudio de toda la Nación y en particular la de sus compañeros que arriesgaron sus vidas por la causa nacional.



**ADQUIERA EN NUESTRA ASOCIACIÓN  
RECUERDOS CONMEMORATIVOS,  
MONEDAS, MEDALLAS, STICKERS Y  
OTROS OBJETOS RELACIONADOS AL  
30 ANIVERSARIO DE LA RECUPERACIÓN  
DE LAS ISLAS MALVINAS Y GEORGIAS DEL SUR.**

(A PARTIR DEL 20-03 12)



# Acción de Ciudadanos Civiles en la Guerra de Malvinas

\* Jorge Muñoz

**No bien se conoció en el ámbito ciudadano el acto de recuperación de nuestras Islas Malvinas debido a la acción de nuestras Fuerzas Armadas el 2 de abril de 1982 y la posterior decisión del Gobierno Argentino de consolidar nuestra posición en el archipiélago, se dio inicio en el orden nacional, a una movilización espontánea de un número muy importante de civiles quienes expresaron su deseo de brindarse en apoyo de la gesta.**

**Así, mas allá del llamado que los organismos oficiales efectuaron a sus componentes, se autoconvocaron miles de argentinos quienes a través de sus oficios o profesiones se ofrecieron voluntariamente para cumplir funciones en el Atlántico Sur. Sin perjuicio de ello también diversos organismos no gubernamentales se presentaron a las autoridades con objeto de poder ser útiles en la emergencia nacional.**

La participación de civiles en la gesta de Malvinas tuvo comienzo en las jornadas del mes de marzo de 1982 cuando 39 operarios civiles que se encontraban cumpliendo con el desguace de una factoría en las Islas Georgias del Sur, fueron testigos de la recuperación de esas islas por parte de los efectivos argentinos. Posteriormente, a fines de abril, estos hombres fueron hechos prisioneros, por fuerzas inglesas que volvieron a ocupar Georgias y sufrieron las duras contingencias de un injusto cautiverio en el portaaviones Invencible hasta que fueron liberados un mes después en el puerto de Montevideo.

## Operación Rosario

La Operación «Rosario» por la cual nuestras Fuerzas Armadas recuperaron Malvinas, también contó con la participación de civiles. En este caso se trató de tres periodistas que acompañaron a la fuerza de desembarco. Ellos fueron José María Camarotti del diario la Razón; el redactor Salvador Fernández y el fotógrafo Osvaldo Zurlo ambos del diario Nueva Provincia. Estos eficientes profesionales además de soportar estoicamente las peripecias de un mar embravecido cuando estuvieron embarcados junto a las tropas en la difícil travesía, al desembarcar, se encontraron en grave peligro cuando los infantes ingleses que ocupaban las islas resistieron atacando a nuestras fuerzas.

Posteriormente la necesidad inmediata de proveer a la nueva gobernación de Malvinas de una infraestructura oficial necesaria para su debido funcionamiento hizo que se presentaran para ser trasladados a las islas los componentes de un nutrido contingente de empleados, funcionarios y técnicos que iban a dar vida y funcionamiento a la flamante administración.

Dentro de esta categoría de profesionales el Estado Nacional a través de sus Empresas de servicio proveyó de los siguientes elementos civiles:

## ENCOTEL (Empresa Nacional de Correos y Telégrafos)

La Secretaría de Comunicaciones dispuso la creación de la Oficina Radiopostal «Islas Malvinas» con asiento en Puerto Argentino y para su funcionamiento designó como Jefe al Director General Everto Hugo Caballero secundado por José Manuel Chávez y Lucio Eduardo Manzini como Jefe de Radioaficionados. Esta delegación se vio reforzada luego por la llegada de dos funcionarios Víctor Ramsky y Virgilio Vitaliano.



La oficina Radiopostal dio curso sin tregua durante todo el conflicto a la entrega y envío de miles de cartas, telegramas y encomiendas cuyos principales destinatarios fueron nuestros soldados. Esta función se cumplió en las más difíciles condiciones, bajo cons-

tante amenaza de los ataques enemigos y en diversas ocasiones las entregas fueron llevadas atrevidamente en una pequeña avioneta al interior de las islas.

## ENTEL (Empresa Nacional de Telecomunicaciones)

Fueron seleccionados para trasladarse a Malvinas el Jefe de Transmisión, Agrimensor Carlos Rosato, con 27 años de servicios, especialista en microondas; el jefe de Servicio Técnico de la Planta Don Bosco, Vicente Pugliese; el jefe de Servicio Mario Pietra y el Telegrafista Segundo Lares. Arribados a Pto. Argentino pasaron a depender del Mayor de la Fuerza Aérea Antonio González Iturbe, Jefe de la Planta de Transmisión.

Desde la Planta Central se transmitió por varios circuitos, vía Bs As se efectuaron enlaces internacionales (Phon - Pach), especialmente con la línea cadena Caracol Colombia. Por radio Pacheco por vía costera, B. Blanca, Trelew, Ushuaia.

Además de proporcionar comunicación a todo el sistema de las islas, se habilitaron cabinas de funcionamiento público, permanente y gratuito para los combatientes en Puerto Argentino.

## LRA 60 Radio Nacional y TV Canal 7

Radio Nacional inició su transmisión desde Puerto Argentino el 4 de abril con la voz del locutor nacional Norman Powell con la colaboración del operador Fernando Pédola y bajo la dirección de Ernesto Dalmau. Pocos días después comenzaría la emisión de LUT8, Canal 7 Islas Malvinas con el técnico Eduardo Oderigo. Estas emisiones locales en inglés y castellano, sirvieron para difundir noticias, servicios y música clásica y folklore nacional.

## Vialidad Nacional

Bajo la dirección del Ingeniero Alberto Gaffuri, secundado por tres técnicos de Vialidad Nacional y once voluntarios de empresas privadas se formalizaron tareas conjuntas con Ingenieros Militares consistentes en trabajos de conservación vial; construcción de caminos, conformación de pistas para helicópteros, construcción de defensas etc. Para estos y otros trabajos los técnicos contaron con camiones, grúas, topadoras, motoniveladoras y demás elementos que le facilitaron cumplir su misión en el difícil suelo malvinero.

## Médicos

El Ministerio de Salud Pública seleccionó entre miles de profesionales de la salud a tres médicos que fueron destinados a cumplir servicios en Malvinas. Ellos fueron los doctores Mario Lazar Bellico; José Héctor Soria y Oscar Ricardo Rojas, todos cirujanos que se hicieron cargo del Hospital civil «Eduardo VII» de Puerto Argentino. Las tareas médicas además de la atención de la población local, se extendieron al personal militar que era derivado para tratamientos y otras terapias en especial aquel personal víctima de heridas de bala y pié de trinchera.

## Organizaciones Vinculadas A las FFAA

Siempre dentro de la categoría de voluntarios se hicieron presentes dos organizaciones compuestas de civiles que se nuclearon por su especialidad bajo la conducción de la Fuerza Aérea Argentina. Estas Fueron la R.O.A. (Red de Observadores Aéreos) y el Escuadrón «Fénix».

La ROA que con sus radioaficionados tuvo una estructura operativa de cientos de técnicos en la Red Costera y Continental, participó activamente en Malvinas con la presencia de 23 miembros que distribuidos estratégicamente en el archipiélago cumplieron con notable efectividad funciones de observación, rastreo, localización e interpretación.

Munidos de sus propios equipos de trasmisión particular, estos valientes radio operadores fueron ubicados de dos en dos en lo alto de los montes de la Isla Soledad desde donde cumplieron su valioso servicio. Al finalizar el conflicto dos de sus miembros cayeron prisioneros junto a los efectivos militares.

La otra rama de voluntarios de la FA, el Escuadrón Fénix, estuvo compuesta por más de cien pilotos y mecánicos civiles que operando maquinas de uso civil cumplieron tareas de diversión, guiado de escuadrillas, exploración, reconocimiento, búsqueda, transporte, información, fotografía y patrullaje.



Hawker Siddeley HS 125

Las aeronaves tipo ejecutivo provistas por Empresas particulares y organismos del Estado no tuvieron descanso y el peligro de tales misiones siempre estuvo presente. Casi al finalizar el conflicto el Jefe del Escuadrón y su tripulación fueron abatidos cuando operaban sobre Malvinas.



Tres aviones Lear Jet engañando los radares británicos

## Voluntarios Civiles - Capellanes

Dentro de la categoría de voluntarios civiles debemos mencionar a los Capellanes que acompañaron durante toda la campaña a nuestras tropas.

Más de veinte sacerdotes de todas las órdenes y niveles eclesiásticos cumplieron el arriesgado servicio de asistir espiritualmente a nuestros soldados y reconfortarlos en los momentos más duros de la batalla.

La siguiente es la nómina de los sacerdotes argentinos que concurren a las Islas durante el conflicto incluyendo a los sacerdotes con estado militar:

CARGO	JERARQUÍA	APELLIDO Y NOMBRE	DESTINO
Obispo Castrense	Monseñor Dr.	Manuel Medina	Guarnición Malvinas
Pro Vic. Castrense	Monseñor Dr.	Victorio Bonamín	Guarnición Malvinas
Capellán Castrense	Presbítero Dr.	José Fernández	Coordinador
Capellán Castrense	RP Fray	Salvador Santore (OP)	Cdo. Agr. Ejército Pto. Argentino
Capellán Castrense	Presbítero	Dante Vega	Hospital Militar Malvinas
Capellán Auxiliar	Presbítero	Idelfonso B. Roldan (SDB)	Cdo Br I Mec. IX
Capellán Auxiliar	Presbítero	Natalio Astolfo (SDB)	Hospital Militar Malvinas
Capellán Auxiliar	Presbítero	Santiago Mora	Darwin, Pradera del Ganso
Capellán Auxiliar	Presbítero	Luis Sesa	Darwin, Pradera del Ganso
Capellán Auxiliar	Presbítero	Santiago Bautista Baldazari	RI 4
Capellán Auxiliar	Presbítero	Jorge Luis Piccinali	Ca. Cdos. 601/602 - RIMec. 3 RI 4
Capellán Auxiliar	Presbítero	Marcos Gozzi	Guarnición Bahía Fox
Capellán Auxiliar	Presbítero	Nicolás Solonisky (SDB)	Guarnición Puerto Yapeyú
Voluntario	Presbítero	Vicente M. Torrens (SDB)	RIMec. 25
Voluntario	RP Fray	Domingo R. de Paulis (OP)	RIMec. 6 - Ca A/ RI 1
Capellán Castrense	CN Capellán	Pablo Cantalicio Sosa	BIM 5
Capellán Castrense	CF Capellán	Ángel Maffezini	Componente ARA
Capellán Castrense	Monseñor	Roque Manuel Puyelli	Componente FAA
Capellán Castrense	Presbítero	Gonzalo Eliseo Pacheco	FAA - Prisioneros St. Edmund
Capellán Auxiliar	Presbítero	Juan Corti (SDB)	Componente FAA
Capellán Auxiliar	RP Lic. Fray	Norberto Sorrentino (OP)	Componente FAA
Voluntario	Presbítero	Gustavo Miatello	Guarnición Malvinas

Acompañaron a Monseñor Medina en su visita pastoral del 16 de abril de 1982 los Capellanes Mayores del Ejército, Monseñor José Mario Menestrina, de la Armada Presbítero Domingo Carmelo Genise y Fuerza Aérea Argentina Presbítero Ovidio Félix Trípole

Acompañó al que fuera Pro Vicario Castrense Mons. Bonamín el 22 de abril de 1982 el Capellán Castrense del Ministerio de Defensa Presbítero Francisco Pablo Casella

Monseñor Desiderio Elso Collino, Obispo por entonces de Lomas de Zamora viajó a las Islas con la Comitiva que asistió el 7 de abril a la puesta en posesión del Gobernador Militar.

## Marinos Mercantes

La participación de más de cincuenta barcos mercantes argentinos en apoyo de la batalla por Malvinas con la concurrencia de casi mil hombres de la Marina Mercante nos habla de la masiva participación de los civiles en el conflicto.

Estos elementos cumplieron acabadamente con dos misiones primordia-

les: Tareas Logística y de Inteligencia. Dentro de las primeras mencionaremos el abastecimiento a las islas y puertos Patagónicos, transportes de personal, abastecimiento y reabastecimiento de nuestra Flota de Mar.

Las tareas de inteligencia llevadas a cabo por cargueros de ELMA y pesqueros particulares tuvieron el resultado de un alto rendimiento de información para nuestros mandos militares.

Sin perjuicio de ello también se contó el apoyo del Servicio de Prácticos y del buque Escuela de nuestra Marina Mercante para el control del Río de la Plata.

Pero quizá la sola enumeración de un dato nos daría la dimensión del valor y sacrificio de nuestros civiles en el mar. Dieciocho hombres de nuestra Marina Mercante dieron su vida al ser resultar atacados y hundidos los barcos que tripulaban.

Los peligros que debieron soportar nuestros marinos quedaron reflejados también en la cifra de barcos siniestrados en Malvinas. De ocho barcos mercantes que arribaron o se acercaron a las islas tres de ellos resultaron hundidos: el ELMA «Rio Carcarañá» (Capitán Dell'Elicine), el Transporte Naval «Isla de los Estados» (Capitán Tulio Panigadi) y el pesquero «Narwal» (Capitán Néstor Fabiano); el cuarto, el Transporte Naval «Bahía Buen Suceso», quedó fuera de servicio por efecto de un ataque aéreo.

## Personal Sanitario

Fueron seis profesionales Instrumentistas Quirúrgicas que sirvieron voluntariamente en el Buque Hospital ARA «ALMIRANTE IRÍZAR». Las mismas simbolizan el valor de la mujer argentina en beneficio de la Patria durante la Gesta de Malvinas.

## Colaboradores

Debe señalarse también la colaboración prestada entre otros, por el empresario Alfredo Péculo, quien asesoró en cuanto al adecuado tratamiento de los caídos en combate para su correcta inhumación cuando fue posible.

## Presentaciones Voluntarias

Un apropiado recuerdo merecen los miles de ciudadanos que se presentaron espontáneamente en los Centros de Reclutamiento, en calidad de Voluntarios para Malvinas y que actualmente conservan como preciado tesoro el reconocimiento que mediante un certificado les otorgó el Ministerio de Defensa.

## Correspondencia Recibida

### «Sobre las Islas Malvinas»

Buenos Aires, 4.5.82

Fijo mis ojos llorosos en el cielorraso, sintiendo cada vez más mi impotencia, no vivo en estos días: ¡vegeto!

Mi imaginación viaja km, y km. de Norte a Sud, a la parte más austral del país donde hermanos, amigos y enemigos luchan encarnizadamente ensangrentados

¿Sabes manejar armas? ¿Puede su blanco ser otro ser humano?

Los enormes pájaros de acero atraviesan el cielo y abren sus bocas sedientas para dejar caer en el espacio «eso» que mata, destruye y desbasta.

Rugen cañones en la madrugada, atardecer y noche, miles de voces dolientes se lamentan y cuerpos mutilados se retuercen desparramando su sangre por doquier. ¡¡LA ARGENTINA ESTA EN GUERRA!!! Es como una pesadilla torturante.

¡Que cese el fuego! pregonan mundialmente. ¡Pero más fuerte son los intereses creados, con su sucia política y sus acuerdos!

¡Todo es una vorágine!

Y a esos Padres enlutados ¿quién les devolverá a sus hijos? ¿Quién se animará a prender sobre sus pechos alguna medalla recordatoria?

¡La guerra es cruenta, maldita!

Ésos niños grandes; carne de cañón, dan su vida diariamente, se los llorará eternamente.

¡SEÑOR, recógelos en tu seno! Son mártires del deber

¡SEÑOR, envía la ansiada PAZ! ¡LA PAZ MUNDIAL!

¡Y que se deje de lado LA AMBICIÓN VORAZ!

*Leda Carolina Moretti*

Señor Director del  
Diario LA PRENSA  
CAPITAL FEDERAL

Señor Director;

Solicito de su gentileza, arbitre los medios necesarios, para que ésta nota que le adjunto, sea publicada en el periódico que Ud. dirige (Cartas al Lector) lo cual significaría calmar las inquietudes que pugnan por salir de lo más recóndito de mi alma.

Con profunda amargura y anhelante esperanza, he esperado inútilmente la publicación periodística oficial o noticia radial, mediante la cual, se invita a todo el pueblo argentino a recibir a los héroes de nuestro Atlántico Sud.

Esto lo escribo con el corazón dolorido por los hechos recientes. No me corresponde juzgar a nadie, solo Dios lo hará. Le aclaro que soy apolítica y que no llevo luto por ningún familiar muerto, pero sí, a todo mi ser lo veo envuelto en un enorme crespón negro inmerso en depresión anímica cuando debo mencionar dos palabras: «INGRATITUD Y OLVIDO».

Tampoco he llegado a comprender cómo días atrás, se llenaban con absoluta apatía salas de cines, teatros y demás esparcimientos. Hemos seguido sí, los acontecimientos pero COMO Y DONDE?.., en el seno familiar, en el lecho tibio y confortable y hemos pensado también muchas veces en todos aquellos adultos- niños, que a esa misma hora representándonos y en constante vigilia soportaban estoicamente las terribles inclemencias del tiempo y los embates enemigos, regando con su sangre ese territorio que defendían.

Soy docente, he usado mi sentido común y sensibilidad para destacar siempre entre mis alumnos los trabajos óptimos, dando un marcado aliciente a los otros para que se sientan alentados. Esto viene a que nuestros soldados lucharon encarnizadamente en esas latitudes muriendo anónimamente, llenando las salas de numerosos hospitales; muchos graves, mutilados, aterrorizados. ¿Y cómo retornaron a su amada Patria? en el máximo repito anonimato.

Llegan permanentemente artistas de todos los países y grandes titulares los presentan, y a ésta gente motivada ¿QUIEN LOS RECIBE?

Será muy difícil explicar nuestra historia argentina en las escuelas, retener tantos nombres de hombres que lucharon desde todos los niveles, buscando la PAZ, y también otros correspondientes a hombres que nos traicionaron vilmente; pero más difícil será explicarle a alguien que pregunte «¿Por qué Mamita el nombre de Papá no figura en mi texto escolar», ya que me cuentas que luchó y murió por defender nuestra soberanía?

Todo esto se debe hacer conocer en las escuelas y en todos los textos posibles.

Jamás he asistido a ninguna concentración popular, pero si me sentiría inmensamente feliz, estar de pie horas y días enteros para aplaudir y gritar muy fuerte:

¡VIVA LOS HÉROES ARGENTINOS!

¡VIVA LOS MÁRTIRES DE NUESTRA PATRIA!

Y con toda unión, en solemne acto sentir la nomina de los caídos entregando a sus familiares la mención de honor.

Unámonos todos para arrojar flores a su paso no olvidemos nunca que: SIEMPRE HABRÁ UN MAÑANA MEJOR.

Leda Carolina Moretti NI: 2.724.679

(Esta carta no fue publicada por el Matutino La Prensa)

Buenos Aires 4 de Mayo de 1982

*Nunca Olvidaremos a los 649 Heroes  
que Dieron su Vida por la Patria*

