

1982

CRONOLOGÍA DE LA GUERRA EN LAS ISLAS MALVINAS

**RELATO DE LOS EXCOMBATIENTES Y TRABAJADORES
DE AFIP**

www.afip.gob.ar/malvinas

Contacto: cmalvinas@afip.gob.ar

2 DE ABRIL DE 1982

La “Operación Azul”, así denominada por la Armada, paso a llamarse “Operación Rosario” a instancias de integrantes del Ejército, quienes recordaron que en las Invasiones Inglesas criollos y españoles se pusieron bajo la advocación de la Virgen del Rosario para enfrentar a las tropas invasoras.

En la mañana del 28 de marzo de 1982, tropas del Ejército Argentino y de la Armada embarcaron y pusieron rumbo a las islas a órdenes del Comandante de la Operación, General Osvaldo García, su objetivo era nada menos que desembarcar y recuperar las Islas Malvinas, que se hallaban en manos de la corona Británica desde 1833, es decir casi un siglo y medio de usurpación.

Elementos del Comando de la Brigada de Infantería IX y de la Compañía C del Regimiento de Infantería 25 formaron parte de aquella Fuerza de Tarea, embarcados en el destructor ARA “Santísima Trinidad” y el Rompehielos “Almirante Irizar”. En el Transporte “Cabo San Antonio” se trasladaba a la sección transporte del Regimiento 25 y la sección de tropas especiales, que a cargo del jefe de regimiento participaron con el escalón anfibio en la conquista de la localidad.

El 29 de marzo, ante las inclemencias del tiempo y la agitación el mar que impedía las reuniones de comandantes y jefes, se imparten por radio las ideas rectoras para la operación. En estas instrucciones se establecía la intención de realizar una operación incruenta, es decir que se trataría de evitar causarle bajas al enemigo Británico, aún a costa de sufrir bajas propias.

El 30 de marzo debido las malas condiciones meteorológicas que imperaban en el Atlántico sur, con vientos de más de 70 km/h por aquella fecha, obligaron a posponer la ejecución de la operación, fijando el 2 de abril como día D, fecha en la cual finalmente se llevó a cabo el desembarco y ocupación de las Islas por parte de las fuerzas argentinas.

La toma de la residencia del gobernador inglés y el cuartel de los Royal Marines era los objetivos originales de la misión que inicialmente cumplirían las tropas del Ejército, pero debido a los efectos del clima sobre los helicópteros previstos se le asignó una nueva misión durante el operativo de desembarco: atacar junto con los elementos más adelantados de la fuerza anfibia de desembarco para conquistar la pista de aterrizaje y prepararla para el desembarco de las tropas transportadas por aire, teniendo en cuenta que el lugar estaría defendido por efectivos ingleses con armas automáticas y pesadas.

En la noche del 1 de abril cerca las 21:00 hs, inicia el desembarco la agrupación comandos anfibios desde el destructor ARA “Santísima Trinidad” alcanzando la costa a las 23:45 hs. A esa misma hora, el submarino ARA Santa Fe aportó otros diez buzos tácticos para colocar balizas de radionavegación y ocupar el faro del Cabo San Felipe.

La misión era tomar el aeropuerto con el apoyo de fuerzas helitransportadas desde el rompehielos “Almirante Irizar”, limpiar los obstáculos de la pista y permitir que, a partir de las 8:30 hs, comenzaran a aterrizar los C-130 “Hércules” de la Fuerza Aérea con el grueso de las tropas del Regimiento de Infantería 25 que provenían desde Comodoro Rivadavia.

A las 8.45 h aterrizó el primer Hércules C-130. A las 9:00 hs, mientras se desarrollaban escaramuzas en cercanías y dentro de la casa del Gobernador de la Islas, las tropas británicas se rindieron al ser superadas por nuestras fuerzas.

Siendo las 12:30 horas del día 2 de abril de 1982, en una emotiva ceremonia se produce con las formalidades de rigor, el arrió de la bandera británica y el izamiento, por primera vez después de 149 años, de la enseña nacional.

The map illustrates the military operations during the Argentine invasion of the Falkland Islands, specifically the assault on Stanley. Key locations include MTE LONDON, CUARTEL ROYAL MARINES, MTE TUMBLEDOWN, PUERTO ARGENTINO, CAMBER, ECHO, PLAZA ROSA, AEROPUERTO, FANAL, CASA DEL GOBIERNO, and PLAYA VERDE. Arrows indicate the movement of various units, numbered 01 through 12, and the deployment of ships like SUBMARINO A.A. 'SANTA FE', S.L.7 A.A. 'SAN ANTONIO', and POMPHELIUS A.A. 'ALBERICUS ROGER'. A legend at the bottom left defines the symbols for the Argentine Navy, Army, and Air Force. A legend at the bottom right defines the symbols for the British Navy, Army, and Air Force. A legend at the bottom center defines the symbols for the Argentine Navy, Army, and Air Force. A legend at the bottom right defines the symbols for the British Navy, Army, and Air Force.

OPERACIÓN ROSARIO

01-2115 / 0300 Abr 82
Desembarco de los Comandos Anfíbios.
02-0500 / 02 0830 Abr 82
Marcha y conquista del Cuartel de las Tropas Británicas.
03-0200 / 0300 Abr 82
Marcha, enfrentamiento y conquista de la Casa del Gobernador.
04-0100 / 0110 Abr 82
Desembarco de las tropas de la Playa Roja.
05-0700 / 0800 Abr 82
Lanzamiento y arribo a la Playa Roja de la Fuerza de Desembarco.
06-0900 / 0700 Abr 82
Conquista de las Chetivis (torre y aeropuerto).
07-0445 / 0800 Abr 82
Ingreso a Puerto Argentino. 0700 se verticalizó.
08-0700 / 0800 Abr 82
Fuerza Ingles en las afueras de la ciudad.
09-0700 / 0800 Abr 82
Desembarco de los Comandos Anfíbios en buques de tropas Británicas.
10-0700 / 0800 Abr 82
Desembarco de la Artillería en vehículos anfibios.
11-0700 / 0800 Abr 82
Desembarco por helicópteros de la Reserva y del Escalon Logístico.
12-0800 / 1110 Abr 82
Marcha y conquista de la Perimura Camber.
13-0900 Abr 82
Conquista del Océano Pacifico.
14-1800 / 1900 Abr 82
Se completa la Operación.



3 de abril de 1982

El gobierno argentino rompe relaciones diplomáticas con el Reino Unido de la Gran Bretaña.

Londres advierte que se aplicarán sanciones económicas en acción punitiva sobre la República Argentina.

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprueba la Resolución 502 exigiendo el cese inmediato de las hostilidades y el retiro de tropas argentinas en las islas y exhorta a los gobiernos de la Argentina y Gran Bretaña a que procuren hallar una solución diplomática a sus diferencias y a que respeten plenamente los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas. Votan a favor de la resolución en contra de la Argentina: EE.UU., Francia, Guayana, Irlanda, Japón, Jordania, Togo, Uganda, Zaire, y Gran Bretaña. Se abstuvieron: Unión Soviética, China, Polonia y España. En contra: Panamá.

ACCIONES MILITARES

El Gobierno británico dio inicio a la Operación Corporate, Su objetivo fue la reconquista para la Corona británica de las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Londres resuelve el envío de las fuerzas de tareas, en acción punitiva, al Atlántico Sur. Se da el despliegue de la "Task Force", zarpando desde Portsmouth.

Recuperación militar de las Islas Georgias del Sur (operativos desplegados desde finales de marzo). Se producen tres bajas Argentinas.

4 de abril de 1982

Ante el envío de las Task Force, los militares argentinos deciden el envío masivo de personal militar a las Islas Malvinas.



5 de abril de 1982

Argentina es sancionada con medidas coercitivas de carácter económicas por la Comunidad Económica Europea.

La acción argentina, provoca la inmediata renuncia del Canciller británico, Lord Carrington.

La Comunidad Económica Europea respalda la decisión británica de aplicar sanciones económicas a la República Argentina.

Perú define su posición decidida en respaldo de la República Argentina.

Austria congela el envío de tanques comprados por República Argentina.

Canadá congela el envío de equipos militares comprados por República Argentina y amenaza con sanciones económicas.

La República Argentina anuncia formalmente la suspensión de todos los pagos a Gran Bretaña.

6 de abril de 1982

Gran Bretaña requisita el trasatlántico Camberra para transporte de tropas.

El presidente norteamericano Ronald Reagan designa al General Alexander Haig para interceder en el conflicto entre la República Argentina. El mismo día se reúne con el Canciller Argentino, Nicanor Costa Méndez, en Washington CD.



7 de abril de 1982

El 7 de abril asume el General Menéndez como Gobernador Civil y Militar argentino en las Islas Malvinas, jurando por «la Biblia y el Estatuto de la dictadura» concurriendo al acto político varios políticos, sindicalistas y militares, entre estos últimos el entonces General (Re) Jorge Rafael Videla. Viaja el General Alexander Haig a Londres para reunirse con Margaret TACHERT y Gran Bretaña dispone una zona de exclusión marítima de 321 kilómetros alrededor de las Malvinas (200 millas náuticas de radio).

El gobierno militar argentino convoca a sus reservas y crea el Teatro de Operaciones Atlántico Sur (TOAS), designando al Vicealmirante Juan José Lombardo como su Comandante

Viaja el General Alexander Haig (mediador norteamericano) a Londres para reunirse con la Primer Ministro Margaret Thatcher.

El Canciller Costa Méndez regresa a Buenos Aires de su encuentro con Alexander Haig.

Francia, Bélgica, Holanda y Alemania Federal prohíben las ventas de armas a Argentina.

ACCION MILITAR SOBRE EL ATLÁNTICO SUR

El Reino Unido de la Gran Bretaña dispone una Zona de Exclusión Marítima de 321 kilómetros alrededor de las Islas Malvinas (200 millas náuticas de radio).



8 de abril de 1982

El Canciller Costa Méndez, en su arribo al aeropuerto de Ezeiza afirma a los periodistas que lo aguardaban que «el peligro de guerra se aleja».

El gobierno militar se prepara para recibir prontamente al mediador norteamericano

ACCIONES DIPLOMÁTICAS INTERNACIONALES

En un cable secreto de la Embajada estadounidense en Buenos Aires, el Embajador Harry Shlaudeman describe que el Vicecanciller argentino Enrique Ros, ha enfatizado que el Ministerio de Relaciones Exteriores desea y siempre ha deseado una solución negociada. Asimismo, expresó que el principal problema es que Costa Méndez y Ros no hablan por la Armada Argentina, la cual responsabiliza a EE.UU. por haber frustrado la completa sorpresa de la misión de recuperación de las Islas Malvinas al haber ofrecido al Reino Unido imágenes de satélite.

En Londres, el mediador norteamericano Alexander Haig, finaliza su entrevista con la Primer Ministro Británica Margaret Thatcher, la cual, según su propia apreciación, ha exhibido una gran intransigencia en el diálogo.

ACCIONES MILITARES SOBRE EL ATLÁNTICO SUR

La República Argentina establece un puente aéreo para aprovisionar a las tropas destacadas en las Islas Malvinas.

Transporte del Batallón de Infantería de Marina 5 hacia Malvinas.

Se anuncia que la fuerza naval británica, Task Force, navega a la altura de las Islas Azores.

Los Estados Unidos realiza la apertura del Canal de Panamá a 111 navíos británicos, brinda armamento de última generación, logística e información satelital de inteligencia a las tropas británicas.

9 DE ABRIL DE 1982

El gobierno argentino estableció las “Bases para la negociación” a ser expuestas ante las próximas reuniones con el Secretario de Estado norteamericano, Alexander Haig”. Las mismas eran:

- a. La soberanía no sería negociada.
- b. La Resolución 502 constituía un todo y su cumplimiento no se realizaría por etapas.
- c. Se resguardarían y garantizarían los intereses de los isleños.

Para estos puntos se tuvo en cuenta la siguiente conclusión “La brusca reversión de la situación, las pérdidas significativas que ella representa para Gran Bretaña y su honor nacional herido, hacen que deba considerarse algún tipo de concesiones a otorgar por parte de la República Argentina

En las últimas horas de 9 de abril el General Haig arribó a Buenos Aires para reunirse al día siguiente con las autoridades del gobierno militar argentino.

La idea macro de Haig se apoyaba en los siguientes puntos: detener la flota británica, desafectar las tropas argentinas en las Islas e ir a una administración transitoria.

ACCIONES DIPLOMÁTICAS INTERNACIONALES

Informe del mediador Alexander Haig al Presidente Reagan sobre su encuentro con Margaret Thatcher: reunión de cinco horas acompañada en distintos momentos por Francis Pym y el Secretario de Estado para la Defensa, John Nott. La Primer Ministro se mostró preparada a utilizar la fuerza, a pesar de preferir la diplomacia; es intransigente cuanto a volver al status quo ante bellum.

ACCIONES MILITARES SOBRE EL ATLÁNTICO SUR

Informe de inteligencia de la CIA presenta la posibilidad de que en los próximos días ocurran enfrentamientos militares entre ambos países. Reporta la extensión de la pista del aeropuerto de Puerto Argentino por parte de los argentinos para reforzar sus posiciones y la incapacidad de las aeronaves británicas en transportar cargas entre Ascensión y las Malvinas, lo que los hace considerar el uso de rotas aéreas alternativas por aeródromos estadounidenses.

El SS Camberra zarpa de Southampton llevando el 3 Para y los 40, 42 y 45 Commandos de la infantería de la Royal Navy.

«Opción 13»: el plan secreto de los ingleses para bombardear Buenos Aires durante la guerra de Malvinas
Telegrama Secreto N°89 del 9 de abril de 1982 del embajador británico en Santiago de Chile. “La FACH se encuentra ansiosa por ayudarnos y expectante de tener que recibir aeronaves británicas en emergencia, por ejemplo, dañadas en combate”.

10 DE ABRIL DE 1982

El Presidente de Facto Teniente General Leopoldo F. Galtieri mantiene una reunión con el mediador norteamericano General Haig, quién había llegado a Buenos Aires la tarde noche anterior. Al mismo tiempo, convocada por todos los medios masivos de comunicación, se lleva a cabo otra multitudinaria manifestación popular de apoyo a la recuperación de las Islas Malvinas. Galtieri, desde los balcones de la Casa Rosada, dirige la palabra a los manifestantes. Es el famoso discurso donde, se pronuncia la frase que quedará en la historia de la Guerra de Malvinas “Si quieren venir que vengan les presentaremos batalla”

ACCIONES DIPLOMÁTICAS INTERNACIONALES

La Primer Ministro británica Margaret Thatcher expresa en sus circulo intimo haber recibido expresiones de apoyo de varios países europeos, inclusive Francia y Alemania Occidental, siendo que Bonn aseveró que si la agresión gratuita por parte de los argentinos fuera ignorada, podría llevar a problemas en todos las regiones donde hay disputas territoriales y que si la Argentina lograra sus objetivos todos estarían vulnerables.

La primer ministro reafirmó su punto de vista de que la agresión argentina era gratuita y no era posible ser neutral frente a esa situación. La flota británica estaba en camino y el Reino Unido esperaba por una solución diplomática.

Thatcher manifestó a medios de comunicación británicos, preocupación por la declaración de Ronald Reagan sobre no tomar partido, aunque se mostró agradecida por la cooperación de EE.UU. en temas de inteligencia y por el permiso de uso de Ascensión

Costa Méndez se reúne con el Embajador Soviético en la República Argentina.



11 DE ABRIL DE 1982

Las conversaciones con el mediador General Haig no han llevado a solución alguna, el Papa Juan Pablo II exhorta a ambos países a deponer actitudes extremas para evitar la guerra.

Envío de la X Brigada del Ejército Argentino a Malvinas.

El Gobierno argentino adoptó una serie de medidas tendientes a fortalecer la defensa de las Islas (Creando el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur- TOAS). Desplazamiento de grandes unidades al sur del país . Arriba al aeropuerto de Puerto Argentino, procedente de la Base Aérea de Palomar el Comandante de la Brigada Mecanizada X con su Estado Mayor.

Los SSN HMS Splendid y HMS Spartan arriban a aguas circundantes a las Islas Malvinas.



12 de abril de 1982

Entra en vigencia la zona de exclusión marítima impuesta unilateralmente por el gobierno británico. El HMS Conqueror arriba a las aguas circundantes a las Islas Georgias. Gran Bretaña establece una zona de exclusión marítima de 200 millas náuticas alrededor del archipiélago. Se da inicio al desarrollo de la “Operación Paraquat”, para la recuperación militar británica de las Islas Georgias.

El destructor HMS Antrim, la fragata HMS Plymouth y el barco cisterna RFA Tidespring con la compañía M del 42 Comando, zarpan de Ascensión hacia las Georgias.

El ARA Bahía Buen Suceso llega a las Islas Malvinas llevando aprovisionamientos. El Comandante del Teatro

de Operaciones Atlántico Sur emite un Plan Esquemático que extiende su jurisdicción a los espacios marítimos y aéreos correspondientes.

El submarino ARA “San Luis” navegaba hacia el norte de las islas Malvinas, fuera de la Zona de Exclusión, mientras el submarino “Santa Fe” se alistaba para una misión de sesenta días, donde transportaría a veinte Infantes de Marina para reforzar la guarnición en las Islas Georgias del Sur. El submarino “Santiago del Estero”, que se encontraba fuera de servicio, fue secretamente sacado a remolque de la Base de Mar del Plata y trasladado hacia Puerto Belgrano. La medida de velo y engaño se aplicó como una contramedida de la guerra antisubmarina.

Los buques de las Fuerzas de Tareas 20 y 40 que habían participado en la Operación Rosario.

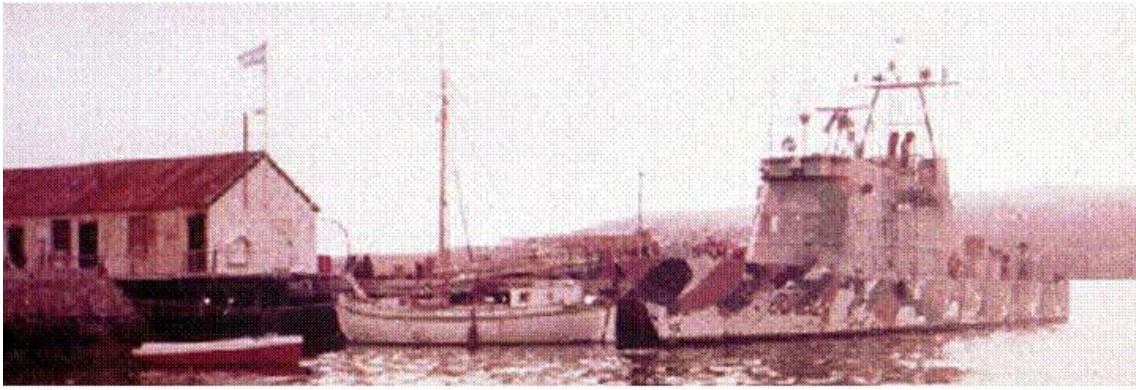
El ARA Bahía Buen Suceso



13 de abril de 1982

Argentino los Tras romper el bloqueo unilateralmente impuesto por Gran Bretaña arribaron a Puerto Guardacostas GC-82 “ISLAS MALVINAS” y el GC-83 “RIO IGUAZU”, que habían zarpado desde Buenos Aires el 6 de abril.

El GC82 Islas Malvinas



El GC83 Río Iguazú



14 de abril de 1982

En un cable secreto, la embajada estadounidense envía al Departamento de Estado un artículo del diario Clarín que refleja la posición del gobierno argentino cuanto a Alexander Haig. El secretario de Estado no era visto como un negociador imparcial, por ocultar informaciones de Galtieri y Costa Méndez, que eran compartidas con sus pares británicos.

El Vicealmirante Lombardo, en una formación en Puerto Belgrano, hace referencia a la posibilidad, y a la necesidad de llegar a un acuerdo en el marco de la mediación norteamericana, para evitar así, una escalada militar en el Atlántico Sur. Esta alocución se dio en el marco del viaje de regreso de Alexander Haig a Buenos Aires.

ACCIONES DIPLOMÁTICAS INTERNACIONALES

Haig, emprende su partida desde Londres en un vuelo directo a Buenos Aires para continuar conversaciones con las autoridades argentinas, dispuestas parte de la cúpula militar a encontrar una salida pacífica

Al presentarse la Primer Ministro británica Margaret Thatcher en el Parlamento británico, recibe el respaldo de la Cámara de los Comunes, en su accionar militar y manejo político.

ACCIONES MILITARES

La Fuerza de Tareas británicas den Islas Georgias se encuentra con el HMS Endurece, en el marco del inicio de la "Operación Paraquat" para la recuperación militar de las Islas Georgias.

15 de abril de 1982

Con el regreso del mediador norteamericano Alexander Haig a Buenos Aires, para continuar conversaciones con las autoridades argentinas, múltiples analistas y periodistas observan una mayor predisposición a encontrar una salida pacífica al futuro enfrentamiento bélico.

En las horas próximas al regreso de Haig a Buenos Aires, se realiza la segunda comunicación telefónica entre el General Leopoldo F. Galtieri y el Presidente norteamericano Ronald Reagan.

Los funcionarios y referentes del gobierno militar argentino, iniciaban un proceso de análisis de convocatoria de una Reunión de Cancilleres, en el marco del Pacto de Rio de Janeiro, para la convocatoria del TIAR ante el no avance de la búsqueda de una solución pacífica.

ACCION MILITAR

La Task Force británica ya encontraba su rumbo de navegación hacia el Atlántico Sur a la altura de la Isla Ascensión

La flota argentina zarpa de Puerto Belgrano con destino a las Islas Malvinas.

16 DE ABRIL DE 1982

En Buenos Aires, continúan el diálogo entre el mediador norteamericano Al Haig y los negociadores argentinos, en busca de instancias de acuerdos para continuar las negociaciones con la contraparte británica.

ACCION MILITAR

Se confirma a las fuentes militares argentinas que los portaviones británicos han arribado a la Isla Ascensión. Continúa el envío de tropas argentinas a las Islas Malvinas, en virtud de la marcha de la Task Force hacia el Atlántico Sur. Entre esas tropas y personal militar, iba en camino, el Regimiento de Infantería Mecanizado N°7 de la Ciudad de La Plata hacia su destino en el Monte Longdon.

Inglaterra a través de la embajada Suiza hizo conocer a nuestro país su decisión de atacar cualquier aeronave, buque o submarino que afectara el cumplimiento de la misión de la flota británica en el Atlántico Sur.

Los días siguientes continuaron insustanciales y estériles conversaciones y negociaciones entre nuestro gobierno con Haig (y éste con la señora Thatcher), con el presidente del Perú, Fernando Belaúnde Therry, con el presidente Ronald Reagan y con el Secretario General de la ONU, Javier Pérez de Cuéllar. Lamentablemente se desaprovechó el tiempo para adoptar imprescindibles medidas operativas y logísticas en las islas.

17 DE ABRIL DE 1982

En el marco del diálogo entre el Secretario de Estado Alexander Haig con los interlocutores argentinos en la mediación, el mismo presenta un plan de cinco puntos a la Junta Militar argentina, que incluye la posibilidad del involucramiento argentino en una administración bilateral de las islas, retirada mutua de tropas y el inicio de negociaciones entre la República Argentina y el Reino Unido sobre el futuro de las Islas Malvinas en el corto plazo.

Al Haig informa a Francis Pym, Canciller británico, de la desalentadora respuesta recibida por Costa Méndez de parte de la Junta Militar, que pidió una reunión con los militares para la mañana siguiente y afirma que lo mantendrá informado.

Cable secreto de la Casa Blanca: la República Argentina está preparándose para accionar el TIAR. La URSS estaría lista para fornecer a la Argentina embarcaciones, aeronaves y misiles de lanzamiento terrestre a cambio de granos. En un telegrama a su embajada en Venezuela, la Cancillería Argentina negó que el país esté recibiendo inteligencia desde la Unión Soviética. La cobertura fotográfica soviética de la región del conflicto es rara. La Argentina solicitó a los Estados Unidos fotos satelitales de la región de las Malvinas del programa LANDSAT, del cual es parte, entre los días 21-23 de abril. A pesar de considerar que no va haber información militar importante en dichas fechas, EE.UU. cree que el significado político de la cesión de tales imágenes puede ser más relevante que el militar.

ACCION MILITAR

Las embarcaciones restantes de la Royal Navy arriban a la Isla de Ascensión. Los altos mandos británicos fijan plazos para el desembarco de tropas en las Islas Malvinas.

18 de abril de 1982

La Task Force parte de la Isla Ascensión. El HMS Brilliant, HMS Coventry, HMS Glasgow, HMS Sheffield y HMS forman la vanguardia con la intención de fortalecer la presión diplomática

Los aviones Victor de la Fuerza Aérea británica arribaron a la Isla Ascensión el 18 de abril junto con tres aviones bombarderos Vulcan empleando una pista aérea arrendada a los Estados Unidos. Estos últimos fueron enteramente dependientes de los Handley Page Victor, utilizados como aviones cisternas para el reabastecimiento en vuelo. Cabe acotar que esta situación impuso la reinstalación de los sistemas de reaprovisionamiento de combustible, que habían sido bloqueados en las aeronaves. Asimismo debieron poner en práctica la capacitación intensa de los pilotos en el empleo de los bombarderos convencionales, debido a que por muchos años se había dejado de practicar.

Cable secreto a Casa Blanca: Alexander Haig informa al Consejero de Seguridad Nacional que le había contactado por una llamada común intencionalmente, con el objetivo de que los servicios de inteligencia argentinos hicieran el monitoreo, para dar la impresión de que el ataque británico a las Georgias del Sur es inminente.

19 de abril de 1982

El gobierno argentino rechaza el plan de Haig. El mediador norteamericano pretendía el retiro unilateral de las tropas argentinas de las Islas Malvinas, como asimismo no garantizaba el asentamiento de ciudadanos argentinos en las mismas ni la posibilidad de transferencia de la soberanía

Al Haig envía a Pym la nueva propuesta argentina. Comenta que su decepción personal le impide intentar influenciar al ministro británico y que hay puntos significativos de retroceso comparado a lo que fuera debatido anteriormente en Londres.

La República Argentina pide la aplicación del TIAR y logra un voto favorable en la OEA para la convocatoria de los cancilleres. El Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca obligaba a Estados Unidos a colaborar con cualquier país americano que sufriera una agresión de una potencia extra continental

Son desplazados a bordo de aviones Hércules 5 UH1H, pertenecientes a la aviación del Ejército argentino (actividad que culmina el 29 de abril). Arriban a Puerto Argentino, procedentes de la Provincia de Córdoba 19 civiles (radioaficionados) junto con personal de la Fuerza Aérea, pertenecientes al Red de Observadores Aéreos (ROA) en apoyo a la conducción de las operaciones aéreas.

El Crucero General Belgrano de la Armada argentina arriba al objetivo previsto en la Isla de los Estados.

20 de abril de 1982

Noticias provenientes de los Estados Unidos señalaban que destructores y otras unidades navales rápidas se desprendieron del conjunto de la flota británica, con rumbo a las islas Georgias del Sur, con la presunción de accionar ofensivamente

Alexander Haig regresa a Estados Unidos.

21 de abril de 1982

Ante la inminencia del viaje del Canciller británico Francis Pym, el mediador norteamericano Alexander Haig,

concibe una jugada estratégica, mediante la cual, reuniría en un posible encuentro de “alto nivel” a los responsables de la diplomacia entre ambos países en conflicto.

La parte argentina, al conocer la estrategia, según fuentes documentales, habría aceptado de inmediato, sin consultar de manera directa a los responsables políticos de la Junta Militar. Estos mismos dieron de baja automáticamente toda posibilidad de encuentro ante la posibilidad de que entablar diálogo directo con el enemigo, equivaldría, a esa altura del conflicto, a exhibir debilidad.

La contraparte británica , con indicios iniciales de una posición positiva de Pym, horas antes de partir a Estados Unidos, el seno del Gabinete británico de Guerra, encabezado por Margaret Thatcher habría vociferado “con el agresor no se habla”.

De esta manera una de las últimas propuestas del mediador norteamericano, no arribaba a buen puerto. Con el tiempo está potencial propuesta recibiría el nombre de “HAIG II”.

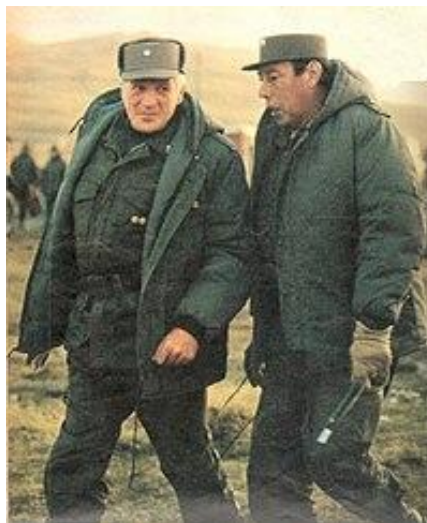
22 de abril de 1982

El General Leopoldo Fortunato Galtieri, en su carácter de Comandante en Jefe del Ejército arribo a las Islas Malvinas y recorrió el archipiélago inspeccionando las obras de defensa retornando posteriormente a Rio Gallegos.

ACCIONES DIPLOMÁTICAS INTERNACIONALES

En cable confidencial, la Embajada de Estados Unidos envía un informe con las percepciones de una fuente argentina secreta, descrita como un bien informado político que apoya a los militares, sobre cuál puede ser el desarrollo de la crisis y las repercusiones para el futuro del General Leopoldo Fortunato Galtieri. «Si ocurre un gran incidente y muchos soldados argentinos son muertos (si un buque es hundido y mueren 400 personas), no será posible controlar al pueblo».

En una nueva oportunidad, los Países No Alineados reiteran su apoyo al «justo reclamo de la República Argentina».

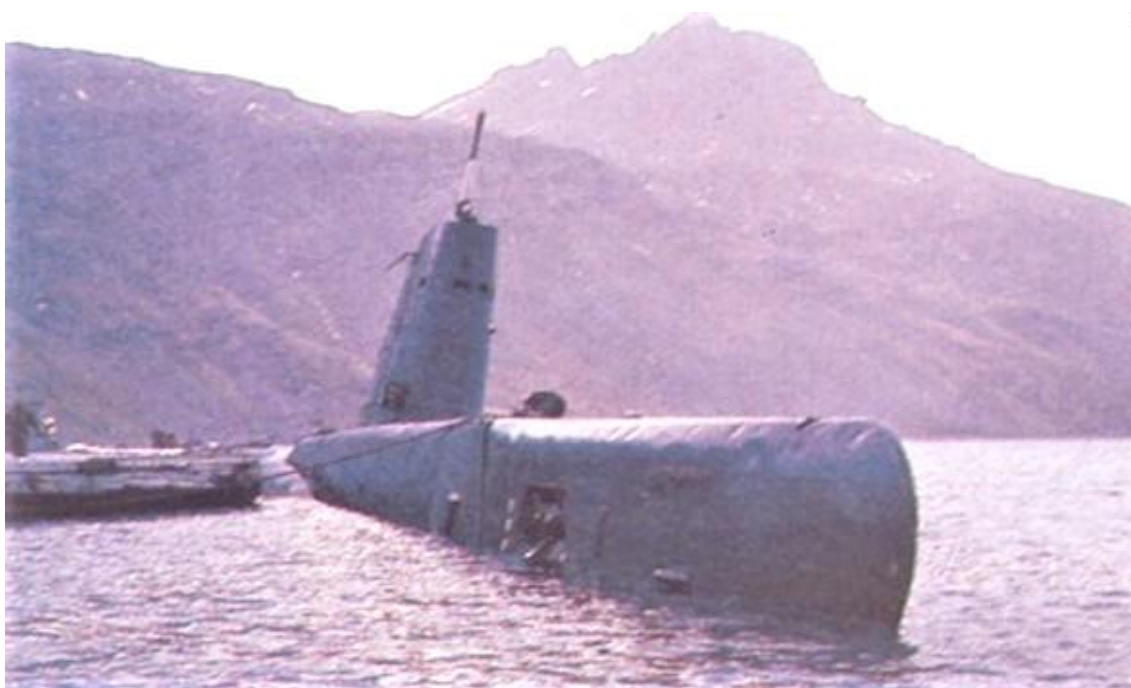


23 de abril de 1982

El ARA Santa Fé llega a las Islas Georgias llevando un pelotón de infantes de Marina.

Washington: La República Argentina comunicó a la OEA que dos buques de guerra británicos se aproximaron a 54 millas náuticas de las islas Georgias del Sur en el Atlántico Sur.

Londres: El Ministro de Defensa británico señaló que la avanzada de la flota ingresó en la fase de “alerta de defensa”, por encontrarse la misma al alcance de la aviación argentina. Según una versión del “Times” de Londres, la Ministra Thatcher podría haber aceptado la posibilidad de que los aviones ataquen objetivos en el territorio continental argentino, antes de organizar el desembarco en las Islas Malvinas.



24 de abril de 1982

El Canciller Nicanor Costa Méndez partió hacia Washington donde participará de la Reunión de Cancilleres de la OEA.

Como réplica a la amenaza de Gran Bretaña de atacar a cualquier buque, submarino o aeronave de nuestro país que afecte el cumplimiento de la misión de su flota, incluyendo aeronaves comerciales, el gobierno argentino respondió con un comunicado, donde sintéticamente instaba al gobierno británico a reflexionar sobre su actitud, al vulnerar las normas del Derecho Internacional, impidiendo con ello encontrar una solución diplomática al conflicto. Asimismo le hacía saber que la República Argentina respondería a toda agresión, en virtud del derecho de autodefensa establecido en el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas.

ACCION MILITAR

El HMS Brilliant llega a las Islas Georgias. El ELMA Río de la Plata recibe un ultimátum de la Task Force británica tras estar observándola desde su partida de la Isla Ascensión.

El Regimiento de Infantería 12, uno de los últimos refuerzos en larga escala de las fuerzas argentinas, es transportado hacia Malvinas

Un Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Argentina sobrevoló las Islas Georgias del Sur, identificando navíos británicos que se estaban aproximando.

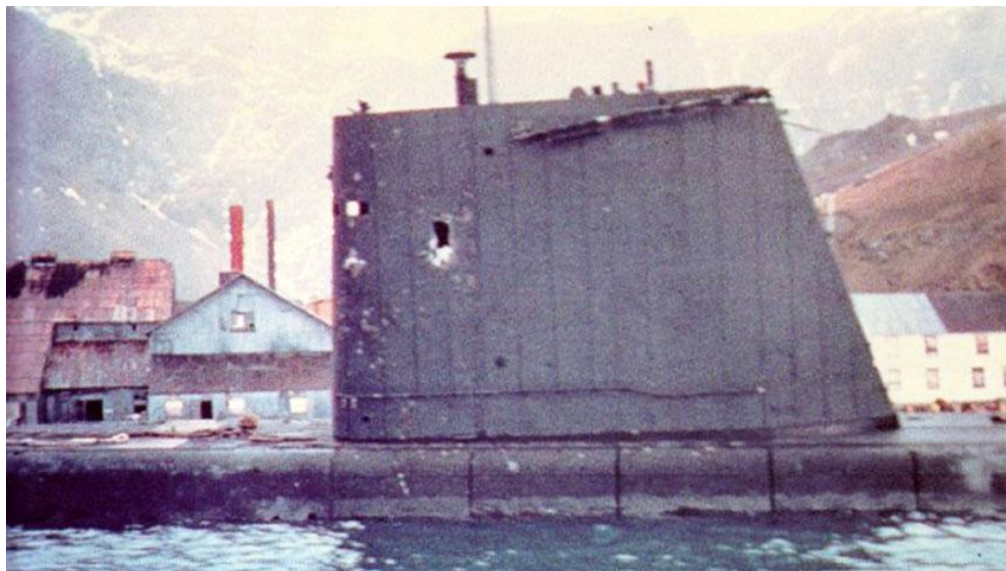
La Compañía C del Regimiento de Infantería 25, que se encuentra integrando la Fuerza de Tareas "Mercedes", presta juramento de fidelidad a la Bandera Nacional de Guerra.

25 de abril de 1982

El Reino Unido presenta una nota ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas justificando la reocupación miliar de las Islas Georgias del Sur

ACCION MILITAR

El ARA Santa Fe es capturado y dañado en el puerto de Grytviken, en Islas Georgias del Sur, por helicópteros de la Royal Navy. Efectivos de los Royal Marines y del SAS son desembarcados en helicóptero y los barcos lanzan bombardeos de advertencia para forzar la rendición de las fuerzas militares argentinas.





26 de abril de 1986

El Capitán Alfredo Astiz y las fuerzas bajo su mando se rinden en Puerto Leith.

Un total de 189 militares argentinos capturados en las operaciones de reocupación militar británica de las Islas Georgias .

Se accidentan dos helicópteros británicos (Wessex), uno es destruido muriendo un ocupante.

Los oficiales Lago y Bicain, al mando de los efectivos, firman la rendición, tras un par de horas de resistencia y viéndose afectados por el cañoneo naval del buque Exeter.

Es averiado el submarino Santa Fe, que luego se hundiría. En maniobras de dirigir el submarino, fallece el Suboficial Felix Artuso a bordo del Santa Fe, a causa de disparos efectuados por un militar británico.

El GA AEROT 4 aterriza en Puerto Argentino.



27 de Abril DE 1982

El 27 de abril de 1982, tuvo lugar una importante propuesta de paz de los Estados Unidos que habría podido cambiar para siempre la disputa por la soberanía. Consistía en que un representante del citado país se haría cargo de una "autoridad especial interna", que duraría en las islas durante ocho meses. Antes del 31 de diciembre, la Argentina y el Reino Unido —sin participación de los Isleños— debían llegar a una solución definitiva del conflicto. Las islas dejarían de ser colonia, y su nuevo estatus sería acordado por ambos países, respetando los intereses, la forma de vida y los derechos de los Isleños; obviamente no los deseos.

Se respetaría el principio de la integridad territorial de nuestro país e —implícitamente— los Estados Unidos y el Reino Unido reconocían que la disputa era bilateral sin la participación de los Isleños.

Primera detección de medios enemigos (helicópteros) de la flota por el TPS -43 en Malvinas.



28 de abril de 1982

La OEA aprueba una resolución advirtiendo el peligro del enfrentamiento agravado por la presencia militar británica en el Atlántico Sur, y la zona de seguridad establecida por el TIAR.

Organo de Consulta de la OEA aprobó por 17 votos contra 4 abstenciones una Declaración Fundamentada en el artículo 6° del TIAR. Se abstuvieron Estados Unidos, Chile, Colombia y Trinidad Tobago.

En un reportaje al Canciller Costa Méndez difundido por un medio de comunicación británico, expresó: “Creo que las Malvinas pueden resultar un Vietnam para Gran Bretaña. Es un lugar ubicado a 10.000 millas de Londres y muy difícil de defender para los británicos”.

El Ex Secretario de Estado americano Henry Kissinger, declara a diversos periodistas: “Europa es la clave de la política exterior de los Estados Unidos y dentro de Europa, los británicos son sus más estrechos aliados”.

Israel expresó su rechazo una petición británica para que suspendiera ventas de armas a la República Argentina.

El Gobierno argentino dirigió una nota al Presidente del Comité de Representantes de las Comunidades Europeas en la que expresa su “enérgica protesta” por las sanciones económicas implementadas por la Comunidad Económica Europea y la Comunidad Europea del Carbón y el Acero en contra de la República Argentina.

ACCION MILITAR

El Ministerio de Defensa Británico anunció la imposición de una “zona de exclusión” aérea de 200 millas (321 kilómetros) alrededor de las islas a partir de las 11:00hs del 29 de abril, que se suma a la zona igual de bloqueo marítimo. Todos los barcos o aviones militares y civiles de cualquier país dentro de esa zona serán considerados “hostiles y expuestos a ser atacados por las fuerzas británicas”.



29 DE ABRIL DE 1982

Reagan da por terminada la misión de Haig y, violando las normas del TIAR, declara el apoyo de EEUU al Reino Unido, impone sanciones económicas a Argentina y ofrece ayuda a los británicos.

El Departamento de Estado de los EEUU entregó esta madrugada al Embajador Argentino en esta ciudad, un documento en el que dio por finalizada su gestión de “buenos oficios” en la crisis de las Islas Malvinas.

El Reino Unido de la Gran Bretaña comunicó su propósito de producir ataques a cualquier presencia de nuestro de la República Argentina dentro de las 200 millas marinas y del espacio aéreo que comprende el archipiélago de las Malvinas.

El Gobierno argentino en su Comunicado N° 37 informó de la decisión adoptada por el Reino Unido, respondiendo al mismo tiempo que se considerará hostiles a los buques y aeronaves de esa bandera.

30 de abril de 1982

Las autoridades argentinas disponen que las aeronaves y buques británicos sean considerados hostiles.

Haig anuncia el fracaso definitivo de las negociaciones y el presidente de los Estados Unidos, Ronald Reagan, declara formalmente su apoyo a Gran Bretaña, seguido por la imposición de un embargo militar y económico a la Argentina; desconociendo el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca.

En forma accidental, en Caleta Olivia cae un helicóptero del Ejército Argentino, donde perecen 10 militares.



1 DE MAYO DE 1982

EL BAUTISMO DE FUEGO DE LA ARTILLERÍA ANTIAÉREA DEL EJÉRCITO ARGENTINO EN MALVINAS

El 1 de mayo de 1982, el Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 derribó dos Sea Harrier del Escuadrón Aéreo Naval 801

Dieciséis minutos antes de las cinco de la mañana del 1 de mayo de 1982 un avión Avro Vulcan británico arrojó 21 bombas sobre la península donde se encuentra el aeropuerto de las islas Malvinas. Los radares del Ejército y de la Fuerza Aérea lo detectaron pero el piloto tuvo la pericia de no ingresar en el alcance de los sistemas de armas antiaéreos argentinos. Tal vez confiados en que el sol hubiera relajado las alertas, cuatro horas más tarde, dos escuadrillas británicas de aviones Sea Harrier atacaron otra vez las instalaciones de la península con sus bombas y cañones de 30 mm. Esta vez sí todos los sistemas de la artillería antiaérea se activaron y el Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (GADA 601), derribó dos Sea Harrier del Escuadrón Aéreo Naval 801. La diplomacia había dejado el lugar a las armas.

El GADA 601 tenía sus posiciones primarias en la defensa de Puerto Argentino y también había destacado una sección en apoyo de la Fuerza de tareas posicionada en Darwin, casi a 80 km al sur oeste en la misma Isla Soledad. Ese 1 de mayo de 1982, la pista del aeropuerto fue el principal objetivo pero continuó operativa hasta el fin de la guerra gracias a la acción de los artilleros antiaéreos del Ejército Argentino. En una batalla como la de las Islas Malvinas, la actuación de la artillería antiaérea cobró gran importancia por el daño potencial de los ataques aéreos al tratarse de un territorio insular. En toda guerra la superioridad aérea inclina la balanza para que luego las fuerzas terrestres definan las operaciones. Los aviones británicos buscaron continuamente las posiciones de artillería antiaérea y de campaña, las bases de helicópteros y aviones, las instalaciones logísticas y la afectación del poder de combate de las tropas desplegadas.



Cañon Antiaéreo Oerlikon 35mm

Esta batalla los hombres del combate antiaéreo tuvieron un destacado desempeño en diversas acciones de la campaña. En las islas fueron desplegados el GADA 601, y dos baterías más, una del GADA 101 y otra del GADA Mixto 602, además del Batallón Antiaéreo de la Infantería de Marina y elementos de artillería antiaérea de la Fuerza Aérea Argentina. Funcionaron como sistema y constituyeron la principal amenaza para la

aviación enemiga, derribando 7 aviones y averiando otros. Por su eficiente accionar siempre fueron un blanco buscado. Además, cuando el combate en Darwin llegó al choque de las infanterías, los cañones antiaéreos bajaron sus ángulos y ejecutaron tiro terrestre en apoyo a la primera línea.

Lejos de lo que se cree, muchas de las armas y sistemas provistos a los elementos antiaéreos del Ejército constituían el estado del arte para la época. Y a su vez tuvieron el decisivo valor agregado de su convencimiento y su espíritu de sacrificio, lo que los llevó a materializarse como verdaderos centinelas en una permanente guardia de las tropas desplegadas en el terreno. Así lo testifican los veteranos de ambos bandos, los que recibieron su cobertura defensiva y los que fueron blanco de su fuego. La prueba fehaciente de su sacrificio son sus nueve integrantes caídos en combate, seis soldados, dos suboficiales y un oficial, que desde el cementerio de Darwin testimonian la entrega a la Patria de la Artillería Antiaérea del Ejército Argentino.

2 DE MAYO DE 1982

"IRSE A PIQUE ANTES QUE RENDIR EL PABELLÓN": EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO"

El 12 de febrero de 1982 zarpó hacia la Base Naval Puerto Belgrano para el mantenimiento que cada año se daba al crucero. Aunque se habían añadido tecnologías de radar y misiles, el barco estaba en malas condiciones de turbinas y no podía alcanzar más de 18 nudos. Por entonces, su comandante era el capitán de navío Héctor Bonzo.

Durante esta puesta a punto recibió la noticia de las crecientes tensiones con el gobierno del Reino Unido con respecto a la soberanía de las islas Malvinas, el Belgrano fue pintado de blanco con una franja verde en torno a la cubierta y se le añadió grandes cruces rojas a su alrededor y se le nombró El ARA Belgrano. Así los trabajos tuvieron que detenerse debido a la necesidad de emplear a los obreros en la disposición de las demás unidades. El 2 de abril toda la tripulación del crucero fue avisada de la operación anfibia que las restantes unidades de la escuadra realizaron para tomar las islas Malvinas.

El barco recibió el resto de la tripulación para tiempos de guerra, completando 1091 tripulantes y dos civiles que trabajaban en la cantina y que rehusaron dejar el barco, aunque sabían que ahora zarparía en misión de guerra (de hecho ellos fueron de los primeros en morir, pues el primer torpedo dio en la zona de la cantina). El gobierno británico, por su parte, tras enviar a dos submarinos nucleares a la zona y preparar el envío de un contingente más importante después, estipuló la creación de una zona de exclusión que comprendería una circunferencia de 200 millas náuticas (370 km), centrado en latitud 51° 40' Sur y longitud 59° 30' Oeste (el centro geográfico de las Islas Malvinas).

Zarpó el 16 de abril de 1982 formando parte del Grupo de Tareas 79.3 con las siguientes instrucciones:

1. Zarpas al teatro de operaciones y estacionarse en la isla de los Estados. Derrota costera (es decir, seguir un rumbo paralelo a la costa) y tratar de velar intenciones.
2. Tareas:
3. Vigilar los accesos Sur al teatro de operaciones. 4. Interceptar unidades enemigas
5. Disuadir en el marco regional
6. Evitar el contacto táctico con unidades del enemigo dotadas de misiles antibuque.
7. En caso necesario y de acuerdo con la situación, reabastecerse en la Base Naval Ushuaia.

El barco recibió también orden de navegar en silencio, pues unidades británicas podrían encontrarse en las inmediaciones.

El 19 de abril, llegó a la isla de los Estados, donde realizó ejercicios de tiro donde se encontraron problemas en la munición de los cañones antiaéreos Bofors 40 mm. Por eso y por necesidad de reabastecimiento se dirigió luego a la base de Ushuaia.

El 24 de abril zarpó de nuevo hacia la Isla de los Estados. Ese mismo día los argentinos descubrieron a la primera Fuerza operativa británica que se dirigía al teatro de operaciones. Se trataba de dos portaaviones y siete destructores. El GT 79.3 recibió órdenes de permanecer en la zona de la isla de los Estados y el barco Burdwood para interceptar y neutralizar unidades enemigas de acuerdo con las demás fuerzas de tarea. Se unieron a la GT 79.3 (que desde entonces fue llamada «Peñón») los destructores ARA Bouchard y ARA Piedrabuena y el petrolero ARA Puerto Rosales.

Los días siguientes fueron de ejercicios y de continuas misiones de reconocimiento por parte del helicóptero Alouette embarcado en el Belgrano. El 29 de abril recibieron permiso de usar cualquier armamento contra las unidades británicas que descubrieran.

El 1 de mayo, durante una operación LOGOS, los destructores avisaron de un inminente ataque aéreo británico. En realidad se trataba de un avión argentino con problemas de radio. Ese mismo día se recibieron nuevas tareas debido a que el grueso de las unidades británicas se encontraba apoyando acciones de bombardeo en las Islas Malvinas: el grupo Peñón debía dirigirse al meridiano del enemigo y atacar con misiles a los buques británicos que operaran hacia el Sur de Malvinas.

El 2 de mayo recibió el ataque con torpedos del submarino HMS Conqueror fuera del área de exclusión militar de 200 millas de radio establecida por el Reino Unido. Llegadas las 16:00 (hora argentina) de ese 2 de mayo, Margaret Thatcher se reunía con su gabinete de guerra en la residencia campestre de Chequers, cercana a Londres. Fue durante esa reunión que se dio la orden al comandante del Conqueror de hundir el crucero. Los dos torpedos de los tres lanzados que recibió el crucero determinaron su hundimiento.



ARA "General Belgrano"

El crucero tardó una hora en irse a pique a 4.200 metros bajo el mar, en el fondo de la cuenca de Los Yaganes, al sur de las Malvinas. Fue la mayor tragedia naval de la historia de la Armada Argentina. También una de sus mayores pruebas de heroísmo. Casi 300 hombres murieron en el primer instante del ataque; el resto falleció en las balsas por las heridas, el frío o el oleaje que se los llevó a lo profundo. El crucero ARA "General Belgrano" estaba a 210 millas al sur de la isla Gran Malvina. Y allí quedó como guardián eterno. Una vez que el buque desapareció de la superficie del Atlántico Sur, devino la odisea de los náufragos en las balsas, que comenzaron a dispersarse en un mar bravío donde las olas y fuertes vientos hacían difícil la supervivencia.

El HMS Conqueror ingresó a su puerto escocés con la insignia, conteniendo la silueta de un buque (el hundido ARA General Belgrano) una daga por una operación de inserción de comandos y un átomo, significando que estaba propulsado por energía nuclear.



Submarino HMS Conqueror ingresando a puerto escoses al regresar de la Guerra de Malvinas

El "Conqueror", tal como se sabía, detectó al "Belgrano" el 30 de abril de 1982, dos días antes de hundirlo, mientras se reabastecía de combustible en altamar del petrolero Rosales.

Primero un satélite detectó al Rosales, que por tener motores diésel era más fácil de captar y luego el sonarista identificó el objetivo en su pantalla del submarino a unos 50 kilómetros. Cuando se acercaron vieron con su periscopio, además del "Belgrano" y el "Rosales", al destructor "Piedrabuena".

Dadas la novedades a Londres, se dedicaron a seguir al "Belgrano" por dos días hasta que por orden directa, lanzaron tres torpedos, de los cuales dos dieron en el blanco, eran modelo 1943, con ojivas explosivas de 378 kilos. Fueron disparados a unos 1.250 metros del "Belgrano".

Junto al "Conqueror" se desplegaron otros dos submarinos nucleares, el "Churchil" y el "Splendid", y uno más diésel.



HMS Sealion arribando a Gosport. La bandera chilena indica que tocó un puerto de aquel país en el viaje de regreso.

Una vez finalizada la guerra, los submarinos desplegados volvieron a puerto británico con la particularidad de que el HMS Conqueror ingresó a su puerto escocés con la insignia, conteniendo la silueta de un buque (el hundido ARA General Belgrano) una daga por una operación de inserción de comandos y un átomo, significando que estaba propulsado por energía nuclear.

En el inicio del siglo XX, el submarino estaba siendo introducido en las armadas más adelantadas. En ese entonces, el Almirante Sir Arthur Wilson, quien se retirara como jefe de la Armada Británica (First Sea Lord) sugirió que los submarinistas que fueran capturados en tiempos de guerra fueran “colgados como piratas”.

Apenas comenzada la Primera Guerra Mundial, el submarino E9, a cargo del Teniente de Navío Max Horton hundía al crucero alemán SMS Hela y Horton ordenaría confeccionar una bandera pirata e ingresar luciéndola a puerto.

Por esta razón, se “estableció” que la bandera debía ser atada a un periscopio cuando el submarino entraba a

puerto, y retirada la primera noche allí. También se unificaron los símbolos de actuación: una barra roja en una bandera significa un buque de guerra hundido; una blanca, un mercante; estrellas indican acción con cañones; una daga, operaciones de inserción o extracción de comandos o similares; una mina, operaciones de minado. Las hubo más extravagantes también, como la cabeza de un carnero, por un embestimiento.

Sería el HMS Conqueror quien retomaría esta tradición, al ingresar a su puerto escocés con la insignia, conteniendo la silueta de un buque (el hundido ARA General Belgrano) una daga por una operación de inserción de comandos y un átomo, significando que estaba propulsado por energía nuclear.

3 DE MAYO DE 1982

La Primera Ministra británica Margaret Thatcher, hizo un llamado a los líderes militares de la República Argentina para que retire sus tropas de las islas Malvinas en los próximos días, buscando evitar una sangrienta batalla por su capital, Puerto Argentino.

Fuentes navales británicas dejaron trascender en diversos medios que “La batalla final por el control de Puerto Argentino podría comenzar esta misma noche”, agregando que los combates que se librarían “responderían a los esquemas clásicos de los encuentros de infantería, del tipo de la Primera Guerra, pero con los adelantos de armamentos modernos”.

Un avión británico Vulcan con sus cargas de bombas inteligentes con destino a las Islas Malvinas, fue interceptado por aviones F-5 brasileños en el espacio aéreo de ese país y, tras el aterrizaje, obligado a desarmar y abandonar su armamento. Luego de lo cual será autorizado a regresar a su base en la Isla Ascensión, en el Atlántico Sur.

Un funcionario británico informó a la prensa, que aviones británicos habían dejado caer panfletos, sobre posiciones argentinas en las Islas Malvinas, los cuales alentaban a los argentinos a rendirse, ante el inexorable avance británico.

4 DE MAYO DE 1982

Dos aviones Súper Etendard de la 2da. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque piloteados por el Capitán de Corbeta Augusto Bedacarratz y el Teniente de Fragata Armando Mayora, después de ser reabastecidos en vuelo por un Hércules KC-130 de la F.A.A y gracias a la información enviada por un avión Neptune de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración, lanzan su misil Exocet AM39. En 12 segundos recorre los 50 km que los separaban del destructor HMS "Sheffield", dando en el blanco.

El ataque y posterior hundimiento del Sheffield causaron un tremendo shock a la flota británica, que acababa

de perder su primer nave en 40 años, nave diseñada específicamente para la defensa antiaérea, precisamente a causa de un ataque aéreo.

Fue una operación eficiente, ejecutada en forma totalmente profesional por profesionales adecuadamente entrenados. El binomio avión explorador – avión de ataque demostraba así su contundencia, implicando un medio totalmente nuevo en la guerra en el mar.

Este buque, uno de los más modernos de la Armada Real, se incendió, debió ser abandonado y días mas tarde se hundió en el Atlántico Sur, obligando a las armadas del mundo a modificar sus tácticas de defensa antiaérea. Los británicos tomaron conciencia del alto precio que deberían pagar si querían volver a invadir las islas Malvinas.



Súper Etendard



Destructor HMS "Sheffield"

5 DE MAYO DE 1982

Avistamiento en alta mar y primer rescate de heridos, del Aviso “Alférez Sobral” con un Fokker F-27 y un Bell 212 .El aviso Alférez Sobral, de la Armada Argentina, había sido averiado el 3 de mayo, cuando intentaba rescatar a los tripulantes del avión Canberra derribado el 1º. Un pararrescate descendió sobre la cubierta, asistió al herido más grave y lo acondicionó en una camilla para elevarlo hacia el helicóptero que lo trasladó de urgencia. El capitán del buque y siete tripulantes fallecieron cuando intentaron salvar a sus camaradas aeronáuticos.



6 DE MAYO DE 1982

Primer aterrizaje de un Hercules C-130 en las Islas Malvinas, pese a amenazas de derribo por el fuego naval enemigo.

Se difundió el plan de paz de la ONU, que consiste en los siguientes puntos: Cese inmediato de las hostilidades; Retiro de las tropas argentinas y de la flota británica; Inicio de las negociaciones; Suspensión de las sanciones económicas a la Argentina; Administración de la ONU en islas del Atlántico Sur, mientras duren las negociaciones.

El plan de Pérez de Cuellar evitó toda referencia al problema de la soberanía.

Viajó a Nueva York el Subsecretario de Relaciones Exteriores, a fin de entrevistarse con el Secretario General de la ONU.

Londres: Gran Bretaña aceptó cautelosamente la propuesta de paz formulada por el Secretario General de la ONU, pero solamente “como marco” de nuevas negociaciones, Margaret Thatcher enfatizó que “no habrá un cese del fuego sin un previo retiro de las tropas argentinas La resolución 502, dijo, debe ser aceptada en su integridad.”



7 DE MAYO DE 1982

peruano-norteamericana para poner fin a la guerra en el Atlántico Sur. Argentina acusó Washington: Estados Unidos culpó a la Argentina por el fracaso de la propuesta a Gran Bretaña de “intransigencia” y de interpretar unilateralmente las decisiones de las Naciones Unidas.

La Zona de Exclusión Total establecida por el Reino Unido el 30 de abril de 1982, era una circunferencia imaginaria de 200 millas náuticas (1.852 m.) de radio desde el sector central de las islas Malvinas, fue ampliada el 7 de mayo de ese año hasta las 12 millas del litoral marítimo argentino.

Recibieron sepultura en distintas ceremonias realizadas en la Capital Federal y en la provincia de Buenos Aires, nueve de los marinos fallecidos tripulantes del Crucero ARA "General Belgrano" y al aviso ARA "Sobral".



Recibieron sepultura en distintas ceremonias realizadas en la Capital Federal y en la provincia de Buenos Aires, nueve de los marinos fallecidos tripulantes del Crucero ARA "General Belgrano" y al aviso ARA "Sobral".



8 DE MAYO DE 1982

LA VIRGEN DE LUJÁN QUE ACOMPAÑÓ A LAS TROPAS EN MALVINAS, VOLVIÓ AL PAÍS

La imagen de la Virgen había arribado a las Islas Malvinas una semana después de haber comenzado el conflicto bélico, más precisamente el 9 de abril de 1982, con el objetivo de acompañar a los soldados argentinos desplegados en el archipiélago. Todo cambió el 8 de mayo, ese día se celebró una misa y una procesión en honor a la Virgen de Luján, a partir de ese momento permaneció en la capilla local de Saint Mary hasta la finalización del conflicto y luego no se tuvo más contacto con ella.



Sin embargo, en 2016, en un artículo de la Gaceta Malvinense, un médico y soldado inglés contó sobre la existencia de la imagen y afirmó que estaba en una catedral británica. En ese entonces, dejó en claro que existía la posibilidad de ser restituida si así se lo pedían desde Argentina.

Estuvo 37 años en Inglaterra con el fin de velar por los caídos ingleses y argentinos durante la gesta. Sin embargo, y de acuerdo a lo relatado por el obispo castrense monseñor Santiago Olivera en una entrevista con Radio FM Soldados, el grupo laico "La Fe de Centurión", luego de ubicar la virgen en la Catedral castrense de San Miguel y San Jorge en la localidad de Aldershot - Inglaterra, comenzó con las tratativas para repatriar la imagen, y fue tomando forma durante el intercambio entre los obispos castrenses de Inglaterra y de Argentina en Roma el 8 de marzo de este año, en donde el obispo castrense británico expresó su intención de devolverla a Argentina y también se acordó la entrega de una imagen nueva de la virgen de Lujan para ser entronizada en el mismo lugar que ocupó la imagen malvinera.

EL VUELO SECRETO DE LOS PILOTOS PERUANOS EN GUERRA DE LAS MALVINAS 1982

Fue una madrugada de mayo de 1982 cuando las 10 naves partieron de La Joya. (Arequipa). Les sustituyeron las insignia, bandera y matrícula peruanas por las de Argentina Era una operación militar secreta ..surcaron los Andes y tuvieron que volar a mas de 33 mil pies de altura con los controles apagados para no ser detectados por los radares Bolivianos Y chilenos que jugaban su partido a favor de la corona Británica... Así volaron hacia Tandil, previa escala en Jujuy, en una travesía que duró cerca de tres horas. El escuadrón de Mirage M5-P fue acompañado por una nave madrina, un L-100 similar a los Hércules, en cuya bodega llevaba parte de los equipos de

mantenimiento y varias decenas de técnicos y mecánicos de aviación que debían instruir a los argentinos en todo lo relacionado con el funcionamiento de las naves y la utilización del armamento. Los misiles, obuses, bombas, municiones

ALEGRÍA EN ARGENTINA

En Tandil hubo algarabía total cuando el escuadrón de cazas aterrizó. Estaba allí para recibir a los pilotos peruanos el mayor Crovetto, que ya tenía varios días en Argentina trabajando en el Estado Mayor de la Guerra, junto con el coronel FAP Gonzalo Arenas y el mayor FAP Carlos Portillo. Los pocos pilotos argentinos de Dagger que se hallaban en la base (los otros estaban combatiendo) se estrecharon en sincero abrazo con sus colegas peruanos. "Algunos estuvieron al borde de las lágrimas. Imagínese que a usted le llevan ayuda militar cuando más la necesita y en momentos cruciales. No era para menos", recordó Crovetto, quien más tarde se encargaría de dar instrucción a sus colegas argentinos..... los mejores pilotos y las mejores naves de Latinoamérica los tenía la Fuerza Aérea peruana y no lo pensaron dos veces para defender Argentina ante los Británicos.

PERÚ dijo presente en el 2012 una fragata de guerra Inglesa quiso desembarcar en el puerto del CALLAO (Perú) y nuevamente el Gobierno del Perú le dió el apoyo al pueblo ARGENTINO, negándole la entrada a la embarcación Inglesa demostrando así su firmeza y lealtad a la hermandad Sudamericana...

LAS MALVINAS SON ARGENTINAS !!!

9 DE MAYO DE 1982

HUNDIMIENTO DEL «NARWAL»

El pesquero Argentino "Narwal" se encontraba navegando en Latitud 52º 45' S y Longitud 58º 02' O, cuando fue atacado por dos aviones Sea Harrier Británicos con bombas y disparos de ametralladoras. Dos horas después del primer ataque, ante el peligro de que en cualquier momento el pesquero se hundiera, la tripulación inició el 9 de mayo de 1982 abandono del barco, embarcando en las balsas salvavidas autoinflables.

En esa situación límite, nuevamente los aviones Sea Harriers atacaron a los náufragos produciendo la destrucción de las balsas y nuevos heridos entre sus ocupantes, que intentaban rescatar a otros marineros.

Horas después, un grupo de comandos ingleses abordaron el "Narwal" a los efectos de revisar el mismo. El personal fue finalmente rescatado y sobre un total de veinticinco prisioneros uno falleció y otros doce resultaron heridos.



Pesquero argentino "Narwal"



Teniente Primero Jorge Eduardo Casco

El 9 de mayo de 1982 partió a combate la escuadrilla "Trueno", Skyhawk A4-C, integrada por el Capitán Jorge García, Alférez Guillermo Isaac y los Primeros Tenientes Jorge Eduardo Casco y Jorge Farías. Por fallas en el reabastecimiento regresaron García e Isaac; Casco y Farías continuaron volando pese a las pésimas condiciones climáticas. Para no ser detectados por los radares británicos mientras se acercaban a su objetivo comenzaron a descender sobre el mar hasta casi rozar las crestas de las olas.

El blanco perseguido era el destructor clase 42 HMS Coventry.

No obstante la pésima visibilidad continuaron su operación. La última comunicación de radio del 1er Tte. Casco indicó que su visibilidad era nula. Esas condiciones hicieron que los pilotos no pudieran evitar los acantilados de la Isla South Jason, muy próximos a su objetivo

Recién en 1999 una patrulla británica encontró los restos mortales de un piloto de combate argentino entre los de su avión desintegrado.

Los restos no pudieron ser reconocidos ya que no se encontraron sus placas identificadoras, y recién en julio de 2008, cuando fueron entregados a la Cancillería y a la Fuerza Aérea Argentina, se los pudo enviar al Banco Nacional Genético del Hospital Durand, donde luego de realizar las pruebas de ADN se confirmó su identidad.

El 6 de marzo se realizó una ceremonia en en la Aerostación Militar del Aeroparque Jorge Newbery donde se despidieron los restos del piloto que fueron entregados su esposa Ivone Dentesano, sus hijos, Guillermo y Julieta y su madre Ofelia Carolina Codutti quienes viajaron a Comodoro Rivadavia para llevarlos en vuelo especial el día 7 de marzo al cementerio de Darwin donde fueron sepultados con honores militares de tropas inglesas.



10 DE MAYO DE 1982

El 10 de mayo de 1982 la Liga conmemoró sobriamente su 49º aniversario con formas acordes al estado de guerra que atravesaba el país. A las 22:20 de ese día, el buque transporte ARA "Isla de los Estados" perteneciente a la marina militar pero tripulado por marinos civiles y desarmado, fue atacado y hundido por la Royal Navy en el estrecho de San Carlos. Perecieron en la acción 16 marinos mercantes, seis miembros de las FFAA que eran transportados en calidad de pasajeros y un suboficial de la PNA en la misma condición, navegando de noche y en medio de intensa niebla, en proximidades de la "Isla Cisne", con rumbo a "Puerto Yapeyú (Howard)", transportando un cargamento de municiones y 300.000 litros de combustible de aviación, fue detectado por los radares de la fragata británica HMS "Alacrity", la que inició el fuego con su cañón de 4,5 pulgadas, efectuó 15 disparos de artillería, acertando los últimos cuatro en la carga de combustibles y municiones que llevaba.

El buque Transporte A.R.A. "Isla de los Estados" explotó instantáneamente produciendo una gigantesca bola de fuego, desapareciendo luego, junto con casi toda su tripulación, en pocos minutos. De los 27 tripulantes, sólo cuatro lograron escapar a las explosiones iniciales y alcanzar las balsas salvavidas. En una de ellas, se encontraron el Capitán Tulio Panigadi , el 1er oficial Jose Botaro, el Capitán Alois Payarola y el Marinero Alfonso Lopez. La balsa de goma estaba averiada, Panigadi decidió volver al agua para disminuir el peso y permitir que sus subordinados se mantuvieran secos fuera del agua, en esta desesperante situación permaneció aferrado a las cuerdas salvavidas todo el tiempo que la hipotermia le permitió, su sacrificio no sería en vano. La balsa con Botaro, Payarola y Lopez, luego de varias horas, finalmente llegó a la playa de la Isla Cisne, donde Botaro tuvo un infarto del cual no pudo recuperarse, los dos sobrevivientes, lucharon con el viento, el frío, la falta de víveres y agua potable durante días, llegando a guarecerse en pozos cavados a mano en la arena de la playa.

Conocido el hecho se destacaron para la búsqueda de sobrevivientes, el Monsunen, el Penélope y el Forrest, siendo este último quien los encontrara recién el 16 de Mayo, cinco días después del hundimiento. Payarola y Lopez, permanecían al lado del cuerpo de Botaro.



Buque Islas de Los Estados



11 DE MAYO DE 1982

Operación especial de dos aeronaves de uso civil, Learjet 35 que simulaban reabastecerse en vuelo con un avión Hércules KC-130, realizando una arriesgada maniobra de engaño o distracción.

Uno de los más populares jets ejecutivos de todos los tiempos. seleccionado por su alto desempeño y bajo costo operacional, el Learjet constituye una de las aeronaves con los más modernos recursos existentes en el mercado. En el transporte de autoridades y reconocimiento fotográfico, el Learjet mostró su reconocida versatilidad, durante la Gesta de Malvinas, integrando el Escuadrón Fénix.

En la Fuerza, esta configuración del aparato se utiliza para calibración de radio ayudas, ayudas visuales, radares, comunicaciones aeronáuticas, procedimientos instrumentales y, próximamente, GNSS (Global Navegación Satelital System). El sistema tiene su asiento en la II Brigada Aérea con asiento en Paraná.



12 DE MAYO DE 1982

El 12 de mayo de 1982 dos escuadrillas de A-4B Skyhawk de la Base Aérea Militar Río Gallegos atacan al destructor HMS Glasgow y a la fragata HMS Brilliant. La fragata no sufre grandes averías pero el destructor debió ser retirado definitivamente de la zona de operaciones.

En el ataque son derribados por misiles y fallecen el primer teniente Manuel Bustos (antes de llegar al blanco) y el teniente Jorge Ibarlucea (luego de lanzar su bomba). El teniente Mario Nívoli, al tratar de esquivar otro misil, se estrella contra el agua.

El primer teniente Fausto Gavazzi ataca el Glasgow, pero en el escape pasa muy cerca de la guarnición de Darwin que se hallaba en alerta roja y es derribado por la 3ra batería de Artillería antiaérea del Batallón 601 apostado en Darwin. La unidad al no estar conectada al radar Malvinas, en estado de alerta roja, nunca pudo saber que aquellas aeronaves regresaban de cumplir su misión eran argentinas. Debido a la escasa altura a la que volaba no pudo eyectarse para salvar su vida.. El destructor HMS Glasgow, seriamente averiado, es retirado del Teatro de Operaciones.

Los mandos británicos eligen a San Carlos como sitio de desembarco. Un helicóptero Puma del Ejército Argentino que se encontraba afectado a tareas de búsqueda y salvamento de los tripulantes del pesquero "Narwal", fue atacado y derribado por aeronaves inglesas.

Londres: El "Queen Elizabeth II" partió hacia el Atlántico sur con tres mil soldados a bordo, previendo arribar navegando a la zona del conflicto en once días.

14 DE MAYO DE 1982

En la noche del 14 de mayo dos helicópteros Sea King del 846 Escuadrón Naval Aéreo, transportaron a 45 miembros del Escuadrón "D". El punto de descenso de estas unidades especiales, se hallaba a unos 6 km de la pista de aterrizaje en la isla Borbón, con la misión de destruir los aviones argentinos que se encontraban en la Base Militar Aérea allí instalada, en la "Pebble Island". La isla Borbón se halla frente a la costa norte de la isla Gran Malvina y es la mayor del archipiélago de las Malvinas, en ella las fuerzas argentinas habían instalado la Estación Aeronaval Calderón

Buenos Aires: A bordo del buque "Piloto Alsina" Llegan a Buenos Aires los 189 argentinos capturados en las Georgias. Entre ellos, los trabajadores cuya presencia en el archipiélago generó el enfrentamiento.

CRONOLOGÍA DIPLOMÁTICA

La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas realizó una protesta formal ante el gobierno británico por la ampliación unilateral de la zona de exclusión marítima proclamada "arbitrariamente por Gran Bretaña, contradicción evidente con la Convención de 1958 sobre alta mar.

Río de Janeiro: El Presidente brasileño, envió por nota al Canciller alemán, una solicitud para lograr su intervención ante la Primera Ministra Thatcher en pos de que Gran Bretaña ejerza moderación en el accionar bélico.



Aviones Pucará

15 DE MAYO DE 1982

CRONOLOGÍA DIPLOMÁTICA

La República Argentina aceptó el ofrecimiento del gobierno chileno, para utilizar el buque polar chileno Piloto Pardo, en caso necesario, como transporte de heridos desde las Islas Malvinas. Dicho buque participó de las operaciones de búsqueda de naufragos del ARA Belgrano.

París: Lord Chalfont, ex Canciller del gobierno británico de Harold Wilson, reconoció en declaraciones medios franceses la existencia de “una anomalía colonial” en las Malvinas. Se presentó como partidario de devolver a la Argentina las islas pero poniendo condiciones previas al gobierno argentino.

Los países miembros del Pacto Andino acordaron por unanimidad implementar medidas que estimulen las relaciones económicas entre el Organismo y la República Argentina, con el fin de contribuir a aliviar las presiones ejercidas sobre la economía argentina por la Comunidad Económica Europea.

CRONOLOGÍA MILITAR

Ataque a la Base de Isla Borbon desde el HMS Glamorgan con tropas SAS

Cuando el grupo SAS, se acercó al blanco en la base aérea, colocaron cargas explosivas en siete de los aviones argentinos presentes. Una vez que todos los aviones habían sido preparados, el equipo de asalto abrió fuego con las armas portátiles y cohetes sobre las instalaciones y las aeronaves.

La totalidad de los aviones fueron averiados, dejándolos imposibilitados de ser utilizados. A las 04:50hs, el buque HMS Glamorgan comenzó a bombardear las posiciones argentinas adyacentes al campo de aviación, impactando sobre los depósitos de municiones y de combustible.

Las fuerzas militares argentinas repelieron la agresión contra las tropas del SAS (Servicio Aéreo Especial – fuerzas especiales) que cubrían al grupo de ataque a la pista. Los británicos tuvieron dos heridos, los cuales fueron recuperados y trasladados con destino final al HMS Hermes.

16 DE MAYO DE 1982

Aviones británicos atacan a buques argentinos, resultando hundido el Transporte ELMA "RÍO CARCARAÑÁ" y averiado el Transporte A.R.A. "BAHÍA BUEN SUCESO".

En 1982 el A.R.A. "BAHÍA BUEN SUCESO" estaba cerca del final de su vida útil, pero su tamaño lo hacía ideal para una nueva tarea donde haría honor a su trayectoria. Convocado para efectuar el traslado de operarios privados hacia Georgias del Sur, que debían desguazar una instalación ballenera, comenzó una etapa que sería definitiva no sólo para este buque y sus tripulantes sino para la historia Argentina.

Cuarenta operarios y ocho toneladas de equipo fueron desembarcados en Georgias y el "Buen Suceso" regresó a Puerto Belgrano, con escalas en Ushuaia y Puerto Deseado, el 5 de Abril de 1982, sólo 3 días después de la recuperación de Malvinas. No se pudo descansar ya que de inmediato el buque debió ser reacondicionado para nuevas cargas que debían ser llevadas a Malvinas, aún con los diversos problemas mecánicos que tenía el viejo buque. Cargó artillería antiaérea, munición, víveres, equipos y tras varios días de navegación sigilosa volvió al muelle de Puerto Argentino, que lo había visto ya tantas veces, pero en misiones de paz.

Descargó sus materiales pero quedó allí hasta fin de abril como alojamiento precario de tropas. Ante la inminencia de ataques ingleses se ordenó la rápida zarpada de los buques de Puerto Argentino por lo que el "BAHÍA BUEN SUCESO" debió esconderse en los fondeaderos recónditos que ofrecen las islas. Dentro de estas operaciones llega a Bahía Zorro - Isla Gran Malvina, donde había un destacamento de tropas del R.I. 8 del Ejército Argentino que se mantenían en esa aislada posición.

Por una fuerte tormenta, el muelle antiguo de madera cedió y el barco quedó varado sin propulsión, por lo que descargó todo lo que aún tenía en bodegas. Fue mientras tanto visto por vuelos de reconocimiento de aviones ingleses y al mismo tiempo el barco de ELMA "RÍO CARCARAÑÁ" era bombardeado por las fuerzas británicas.

La aviación británica hostigó al buque con pocos daños, ya que la tripulación estaba en tierra excepto su Comandante y un radiotelegrafista que fue herido en uno de ataques. Se le dio orden de moverse hacia la Isla Soledad, pero debido a las averías no se pudo mover.

Cuando se acordó el cese el fuego, la tripulación destruyó los elementos de comunicaciones, documentación clasificada y lanzó al mar la munición que aún había en la bodega, inundando los tanques para mantener la escora del barco.

Las dotaciones del A.R.A. "BAHÍA BUEN SUCESO y del "RÍO CARCARAÑÁ" fueron evacuadas en el buque transporte polar - hospital A.R.A. "BAHÍA PARAÍSO".

El buque fue sacado de ese lugar con gran dificultad por los ingleses y utilizado luego de terminada la contienda como blanco de misiles y cañones de buques de la Royal Navy, rematándolo luego con torpedos que lo hundieron definitivamente.

Mientras el buque de la empresa ELMA "RÍO CARCARAÑÁ" al mando del Capitán Edgardo Dell Elicine recibía el ataque de dos aviones británicos Sea Harrier del Escuadrón N° 800 en Puerto Groussac, Estrecho de San Carlos con bombas y fuego de cañón de 30 mm, si bien los daños parecían ser leves todavía con el olor de la pólvora y la desesperación de ver todo destruido sus 40 tripulantes abandonarían la embarcación por orden del Comandante, siendo posteriormente rescatados por el buque de carga costero A.R.A (M/N) "FORREST" trasladándolos a la Bahía Zorro donde quedaron hasta que pudieron ser evacuados en el buque hospital ARA "BAHÍA PARAÍSO" el 5 de Junio de 1982.

Durante su permanencia en la Bahía Zorro la tripulación prestó valiosos servicios al Regimiento de Infantería 8 "Gral. O'higgins" allí apostado, realizando diversas tareas de apoyo logístico. El buque "RÍO CARCARAÑÁ" fue un barco que durante el conflicto de Malvinas hizo varias misiones sumamente riesgosas, tratando de abastecer a las tropas que estaban más lejos de Puerto Argentino.



Transporte ELMA "RÍO CARCARAÑÁ"



17 DE MAYO DE 1982

Medios de comunicación británicos informaron sobre un supuesto ataque de la aviación argentina al portahelicópteros “Hermes”.

El Ministerio de Defensa británico reconoció que dos helicópteros de la fuerza aeronaval, se precipitaron a tierra en las Islas Georgias del Sur a causa de una tempestad de nieve en ocasión de las operaciones de recuperación militar de Gritviquen.

Tras largas discusiones, y en el marco de un evidente resquebrajamiento de la unidad interna, los Cancilleres de la Comunidad Económica Europea acordaron en la noche de hoy prorrogar solo por una semana más las sanciones económicas impuestas a la Argentina. La posición firme de oponerse por parte de Italia e Irlanda y las reservas expresadas por Dinamarca habían obligado esta limitación de tiempo.

El Ministro de Guerra peruano, General Luis Cisneros Vizquerra, que la ayuda de su país a la Argentina en el conflicto del Atlántico Sur debe materializarse “ya mismo”, con el envío de aviones, buques de guerra, helicópteros y pertrechos militares. Agregó que Perú puede canalizar esa ayuda inmediatamente.

Washington: Voceros del gobierno de los Estados Unidos reiteraron hoy que, se trabaja “activamente” para que se llegue a una solución pacífica de la crisis de las Malvinas en momentos en que las relaciones bilaterales argentino-norteamericanas están llegando a su momento más crítico.

El Secretario de la Presidencia de Venezuela, encabezando la Misión Solidaridad con la Argentina, se reunió con el Rey de España a quién entre otros comentarios le manifestaron que “cuando la Argentina defiende sus derechos legítimos, toda América latina está a su lado”.

18 DE MAYO DE 1982

El Ministro de Defensa informó hoy que un helicóptero Sea King de la flota cayó al mar mientras “operaba en apoyo de la Fuerza de Tareas”. Asimismo admitió la pérdida de cinco helicópteros desde el comienzo de las operaciones.

El Consejo de la OTAN concluyó hoy en su sesión, con una nueva condena a la Argentina y reiterando su “apoyo total e incondicional” a Gran Bretaña.

Naciones Unidas: Según fuentes provenientes de las Naciones Unidas admitieron que tras las dos últimas propuestas presentadas por los países en conflicto, subsistían “profundas diferencias” y que la negociación podía considerarse ya como virtualmente fracasada.

19 DE MAYO DE 1982

Hostigamiento aéreo y de superficie de los británicos hacia las tropas Argentinas que están en las islas.

El Sumo Pontífice convoca a Cardenales Argentinos y Británicos a concelebrar una misa por la paz. Ese mismo miércoles en operaciones de combate, un Sea King HC.4 No.846 del escuadrón NAS, embarcado en el



portaaviones HMS Hermes chocó contra el agua al noreste de nuestras Malvinas. Se cree que debido a las malas condiciones meteorológicas reinantes el aparato fue impactado por un ave de gran tamaño a las (7.15 pm). De los 30 tripulantes, 1 oficial del Aire, 18 miembros del SAS, 1 miembro del Royal Signals y 1 oficial de la RAF perderían la vida.

Solo el piloto y copiloto se salvarían. Las fuentes británicas por tratarse de comandos secretos que no rebelan su identidad en tiempos de guerra, solo reconocerían la baja con el nombre de: LOVE, Michael D, Corporal

"marino del Aire" , RM, P035079S, postumo DSM. La mayoría murió por hipotermia, y se cree que fue el mayor saldo de pérdidas de vidas de ese Regimiento en una guerra.



20 DE MAYO DE 1982

Javier Pérez de Cuellar, Secretario General de la ONU, anuncia que sus gestiones a favor de la paz, resultan inútiles. El gobierno peruano presenta una propuesta, que también fracasa. Pero debido a la extra participación de EEUU, otras potencias y cooperaciones regionales en la resolución de las relaciones diplomáticas, el Perú mediante el Presidente Terry, decide pasar del apoyo diplomático a la cooperación bélica

Perú tres días antes de las consecuencias del 20 de mayo, envía a la Argentina una decena de aviones Mirage con capacidad para cruzar muchos más kilómetros sin reabastecerse. Y también con capacidad para mantenerse operativo en vuelo mucho más tiempo sobre el área a bombardear. La ayuda bélica llega tarde, pero la FAA lo recibe igualmente y realiza un esfuerzo para poder operar los cazas a tiempo.

Al anochecer del 20 de mayo, 12.000 soldados argentinos sabían que el ataque británico era inminente, pues durante los dos días anteriores ya venían observando numerosas detecciones en el radar y un fuerte incremento de la actividad enemiga.

Según el informe del capitán Roberto Vila, destinado en el archipiélago:

"...El día 20 continúan nuevas misiones, con el capitán Grünert y el teniente Calderón.

A las 18:30 hay ecos de dos helicópteros que luego visualiza la Red de Observadores del Aire (ROA).

A las 22:30 hay alarmas de inminentes ataques y desembarco helitransportado; ya ese día dormitamos hasta con el "FAL cargado".

Una parte significativa estaba compuesta por infantería de recluta obligatoria, no voluntarios profesionales, aunque una parte de la tropa si era profesional, los oficiales y suboficiales. Las comunicaciones navales con el continente estaban cortadas, y las aéreas sufrían graves alteraciones en sus operaciones debido a la constante presencia de patrullas de cazas enemigos. No obstante ello, la Fuerza Aérea Argentina mantuvo al contingente en el archipiélago abastecido hasta la última noche de la guerra, pese a condiciones tan adversas.

Alrededor de ellos, la práctica totalidad de la Royal Navy: más de 120 buques, 33 de ellos navíos de guerra de primera línea, con varios miles de soldados profesionales y de élite preparándose para el desembarco. No obstante esta superioridad tecnológica y militar abrumadora, la guarnición de las Malvinas y la Fuerza Aérea Argentina se prepararon para la defensa.

Un helicóptero Sea King, de la Task Force en el Atlántico sur en la zona de las Islas Malvinas, se estrelló cuando intentaba realizar un aterrizaje de emergencia en la ciudad chilena austral de Punta Arenas. Sus tres tripulantes son buscados ahora por patrullas del vecino país

Los británicos,"...Durante la noche del 20 de mayo la operación Sutton, dirigida por el Contraalmirante Woodward y el Comodoro Clapp se puso en marcha. Diecinueve buques de la Marina Real (el transatlántico Canberra, los buques de asalto HMS Fearless e HMS Intrepid; los de desembarco RFA Sir Percival, RFA Sir Tristram, RFA Sir Geraint, RFA Sir Galahad y RFA Sir Lancelot; los de apoyo logístico Europic Ferry, Norland, Fort Austin y Stromness; escoltados por el destructor HMS Antrim y las fragatas HMS Ardent, HMS Argonaut, HMS Brilliant, HMS Broadsword, HMS Yarmouth y HMS Antelope) ... se desparramaron por el estrecho de San Carlos.

Argentina se preparaba para el primer gran combate terrestre contra infantes y paracaidistas, los británicos daban inicio a la Operación Sutton. Pero como ya lo había predicho el Almirante Woodward, había aún un gran problema a enfrentar, la Fuerza Aérea Argentina. Con capacidad de cerca de 200 aviones , era una fuerza a temer ..."

21 DE MAYO DE 1982

El 21 de mayo de 1982. En plena madrugada, en el Estrecho de San Carlos. Antes, la Fuerza de Tareas había “limpiado” la zona ante la sospecha de que el terreno estaba minado. Luego, cuando las aguas de la Bahía de San Carlos quedaron despejadas, los ingleses se hicieron dueños del mar en torno a Malvinas. El almirante Fieldhouse, el comandante de la flota Woodward y el jefe de las fuerzas terrestres, el brigadier Julian Thompson, decidieron desembarcar por bahía San Carlos, en la isla Soledad, a 105 kilómetros de Puerto Argentino. La distancia no era el único obstáculo; también lo era el apretado margen de las aguas del estrecho: daba poco espacio de maniobra a las naves frente a los ataques aéreos enemigos.

Una patrulla del Special Boat Service (SBS) verificó la no existencia de minas en el lugar de desembarco. Woodward ordenó al capitán de la fragata Alacrity que atravesara el estrecho de sur a norte para corroborarlo y verificara también la existencia de baterías de artillería pesada en las costas.

El 10 de mayo, en su incursión nocturna, Alacrity impactó sobre el ARA Isla de los Estados, un buque de la marina mercante que distribuía armamento y víveres a las tropas. Lo hundió. Murieron veinticinco tripulantes. Un capitán y un marinero fueron los únicos dos sobrevivientes al naufragio. El submarino ARA San Luis lanzó sus torpedos sobre el Alacrity a la salida del estrecho, pero se cortaron los cables de transmisión de datos y el disparo falló. El San Luis era el último submarino argentino en la zona de exclusión. Luego navegó hacia la base de Mar del Plata y no volvió a salir. El Santa Fe había quedado semihundido en Grytviken, en las islas Georgias, luego de que fuera impactado por misiles desde dos helicópteros.

Woodward decidió la maniobra para las primeras horas del 21 de mayo. El comandante naval se mantenía en el Hermes, alejado de las islas, en contacto con los capitanes de cada barco, que le reclamaban que acercara al portaviones a por lo menos 45 millas náuticas de la costa. De este modo, los Harrier necesitarían menos combustible para ir y volver del estrecho y serían más eficaces para patrullar en el aire. Pero Woodward se aferraba a su propia pesadilla: si se perdía el Hermes, la guerra terminaría. Había previsto la construcción de una pista de aterrizaje en San Carlos para el uso de las patrullas de combate.

El 20 de mayo, día anterior al desembarco, una densa niebla gris cubrió la costa. Se llegaba a la fase más crítica, el momento de mayor vulnerabilidad: la aproximación a tierra. La Fuerza de Tareas realizó distintas maniobras de distracción. Tres Sea Harrier atacaron depósitos de combustible en la guarnición militar de la bahía Fox, también se intentó una infiltración de comandos al oeste de Puerto Argentino y se cañoneó sobre Puerto Darwin. Por la tarde, un Hércules C-130, que no pudo aterrizar sobre Puerto Argentino por las ráfagas de viento, lanzó dieciocho bultos con ropa para los soldados en la bahía Fox.

Ese día se desplazó una formación de destructores, fragatas, buques de asalto, y cerca de dos mil soldados británicos fueron trasladándose desde el transporte Canberra hacia otras naves. Se preparaban para acceder al estrecho. Las tripulaciones estaban en sus puestos de combate, esperando el fuego enemigo, que no llegaba. A las cuatro de la madrugada del 21 de mayo de 1982, entre la niebla y la llovizna, descendió a tierra el

Regimiento 2 de Paracaídas e inició una marcha de 15 kilómetros hasta la cima del monte Sussex. No encontraron enemigos. La costa parecía asegurada. Otros barcos de asalto fueron llegando a la bahía. San Carlos era un pueblo de pocas familias. Al amanecer, algunos soldados fueron recibidos con café. Carlos Daniel Esteban fue condecorado con la medalla de "La Nación Argentina al Valor en Combate" por "ejecutar al frente de una fracción de su compañía acciones de combate ante enemigo con superioridad material, en la zona de San Carlos, al que ocasionó importantes bajas"

Una patrulla del Special Air Service (SAS), apoyada por helicópteros Sea King, atacó con morteros la guarnición militar de Puerto Darwin en la madrugada del desembarco. Fue un plan conjunto. Las patrullas adelantadas golpearon sobre distintas posiciones argentinas para cubrir el desplazamiento logístico. Y los cañones de un Harrier destruyeron un helicóptero Chinook del Ejército situado en tierra, cerca de monte Kent, a fin de impedir que transportara soldados para combatir en la zona de San Carlos

La alerta a Puerto Argentino del desembarco la daría el teniente Carlos Esteban, a cargo de un pelotón de sesenta y seis hombres del Regimiento 25. Habían llegado el día anterior a Fanning Head, un peñón de 234 metros, a nueve kilómetros de San Carlos. Desde ese puesto de observación, entre la niebla, un subteniente adelantado vio las naves y se logró dar aviso temprano, pese a que las baterías de la radio ya estaban casi congeladas. Es mayo de 1982, apenas unos días antes del desembarco inglés en el estrecho de San Carlos. Una unidad de comandos de la Compañía 601, al mando del mayor Mario Castagneto, aborda un helicóptero para controlar los alrededores del estrecho. Uno de los comandos carga en su espalda un misil tierra-aire Blow Pipe con el que fueron derribados varios aviones y helicópteros ingleses.

El pelotón, que tenía dos cañones y dos morteros, mantuvo el fuego desde las ocho de la mañana, cuidando las municiones, frente al fuego de los comandos de SAS y SBS. También los bombardeaban desde una fragata y tenían el ruido de los helicópteros sobre sus cabezas. En el combate, los británicos perdieron tres helicópteros de reconocimiento Gazelle, que carecían de protección blindada. Uno se incendió, otro aterrizó averiado y el tercero se hundió en la bahía. Un capitán británico les pidió la rendición por altavoz en español a las tropas argentinas, pero estas sostuvieron el ataque durante todo el día y luego se replegaron en una caminata de cuatro días hacia Puerto Argentino. Otra sección de soldados del regimiento fue cercada en un galpón y la madrugada siguiente fue rodeada por las tropas enemigas, con el agua a sus espaldas. Se rindieron. Los encerraron en un esquiladero de ovejas.

A las diez de la mañana del 21 de mayo un aviador, el teniente Owen Crippa, con la información del desembarco británico, despegó de Puerto Argentino con un Aermacchi rumbo al oeste. Era una misión solitaria. No pudo acompañarlo otro Aermacchi, tenía la cubierta desinflada. Cuando superó un cerro del sector norte de San Carlos, Crippa vio debajo acciones de combate, un helicóptero argentino, derribado por dos Harrier, incendiándose, y a tropas de infantería corriendo por el campo.

El piloto Owen Crippa voló entre los buques enemigos para poder informar a Puerto Argentino sobre las tropas

y materiales bélicos del desembarco británico.

Siguió volando y se encontró con al menos doce buques, decenas de helicópteros y lanchones. Quedó estremecido por la magnitud de la maniobra militar en la playa. Observó la descarga de tropas y de material logístico, y también un helicóptero Sea Linx vigilando desde 300 metros de altura. Crippa llegó a verle la cara al piloto. A punto de gatillar sobre su aeronave, divisó una fragata tipo 22, el HMS Argonaut.

Repentinamente, pasó a cuatro metros del Sea Linx y avanzó en picada hacia su nuevo objetivo. Pensó que con los cañones y cohetes no lograría hundirlo, pero podría anular su sistema de comunicación y dejarlo indefenso, fuera de combate. Ese fue su objetivo. Disparó sobre las antenas y el puente de comando. Tuvo que recobrar su avión para no estrellarse contra la nave y luego escapó a baja altura, entre otros buques, para salir de la península. Se había metido en la boca del lobo para protegerse y que nadie pudiera dispararle. Esperaba los proyectiles cuando atravesara el último barco y, mientras aceleraba, puso la mano en el anillo del asiento yectable, en previsión del impacto. Todavía no había dado aviso a Puerto Argentino de lo que había visto. Desde la plataforma de desembarco HMS Fearless le dispararon un misil. Vio la estela que se aproximaba y giró para esquivarlo. Casi impacta contra un helicóptero en la huida. Luego se planchó al piso en una zona de valles para salir del área crítica y a las 10:45 aterrizó en Puerto Argentino. Comunicó la novedad. Las había contado: eran catorce naves.

El Comando de Defensa ya estaba advertido desde el día anterior de los movimientos navales británicos; supusieron que sería una maniobra de distracción, el preludio de un ataque por mar sobre la capital de las islas. En ese momento se dio aviso a las bases aeronavales del continente.



Infierno en el estrecho de San Carlos

Pilotos argentinos con sus ataques, volando a ras del agua y esquivando misiles, convirtieron al estrecho en un infierno. ”.

Las primeras formaciones despegaron en la mañana, entre las 9:45 y 10:15.

la Fuerza Aérea perdió a tres de sus pilotos y la Aviación Naval a uno, tenían la intención de parar el desembarco británico, la Operación Sutton, la orden de tirar sobre lo que encontraran y poco tiempo para elegir sus blancos. Los aviones aparecían detrás de las colinas de Gran Malvina y se pegaban a las aguas del estrecho. El A-4Q se volvía invisible en el vuelo rasante.

El teniente Pedro Bean puso sus cañones sobre la fragata Broadsword; quedó averiada, con más de cuarenta impactos, pero un misil Sea Wolf lanzado desde la misma fragata lo derribó. Lo vieron eyectarse.

Tres Mirage de la Fuerza Aérea irrumpieron, pero el sistema de lanzamiento de bombas falló. Dispararon con sus cañones. Atacaron a la primera fragata que encontraron, una fragata tipo 22, presumiblemente la Brilliant.

Otras dos oleadas de aviones Mirage, una desde San Julián, otra desde Río Grande, irrumpieron casi en simultáneo y golpearon sobre la fragata Antrim. La dejaron fuera de combate. Las operaciones continuaron.

El 21 de mayo, mientras prestaba apoyo de bombardeo de la pista de aterrizaje argentina en Pradera del Ganso, la fragata fue atacada por tres oleadas de aviones argentinos. Los ataques aéreos causaron el hundimiento de la HMS Ardent al día siguiente.

Primer ataque

La escuadrilla "Mula", (capitán Pablo Carballo, primer teniente Carlos Cachón, teniente Carlos Alfredo Rinke y alférez Leonardo Salvador Carmona) partió hacia la zona del estrecho de San Carlos. Poco después del despegue, Cachón debió abandonar la misión al tener problemas con el reabastecimiento en vuelo.

Luego Rinke fue obligado a retirarse al presentar problemas en la transferencia de combustible de uno de sus tanques subalares. Carmona atacó un buque de transporte inglés y regresó al continente. Carballo continuó vuelo en solitario con su A-4B Skyhawk y lanzó dos bombas MK-82 a las 14:00. Impactaron sobre la fragata, pero ninguna estalló.

Segundo ataque

Siendo 14:40, dos IAI Dagger de la VI Brigada Aérea (capitán Mir González, avión C-418 y teniente Juan Bernhardt, avión C-436). Impactaron dos bombas MK83 sobre popa que explotaron en el área del hangar. Destruyeron el helicóptero Westland Lynx sobre cubierta y el lanzador Sea Cat. Una tercera bomba se estrella en la sala de máquinas auxiliares de popa. No explotó. El cuadro de popa fue severamente dañado, el hangar quedó en llamas y el equipo sufrió varias bajas. Aún en pleno control de sus motores y timón de dirección, pero prácticamente indefensa, la fragata se dirigió hacia el norte, hacia Puerto San Carlos.

Tercer ataque

Siendo las 15:01, seis A-4Q de la 3.^a Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, (capitán de corbeta Alberto Jorge Philippi, teniente de fragata Marcelo Gustavo Márquez, teniente de navío José César Arca, teniente de navío Benito Italo Rótolo, teniente de navío Carlos Alberto Lecour y teniente de navío Roberto Gerardo Sylvester) impactaron de dos a cuatro bombas que explotaron en la aleta de babor. Mientras que un número indeterminado de bombas penetraron pero no explotaron en la nave. El comedor estaba destrozado, las comunicaciones entre el puente y el centro de control de la nave fueron cortadas, y la nave perdió el rumbo. Este ataque causó numerosas víctimas entre los equipos de control de daños que trabajan en el hangar. Con los incendios en la popa ahora fuera de control, el capitán del navío, comandante Alan West, decidió dar la orden de abandonar el barco. Los sobrevivientes fueron trasladó a SS Canberra. En ese momento supo que 22

hombres habían perdido la vida durante los ataques. Durante el viaje de regreso al continente, tres pilotos fueron derribados por Sea Harriers, el capitán de corbeta Alberto Jorge Philippi (pudo eyectarse y paso la noche en la granja Tony Blake, luego caminó hasta las líneas argentinas), teniente de navío José César Arca (intento aterrizar infructuosamente en Puerto Argentino y luego tuvo que eyectarse luego fue rescatado por el capitán del Ejército Argentino, Alberto Alfredo Svendsen, en un Bell UH-1 Iroquois) en tanto que el teniente de fragata Marcelo Gustavo Márquez perdió la vida al estallar su avión.

La HMS Ardent continuó ardiendo durante toda la noche y se hundió a las 04:30 del día siguiente, era la segunda nave británica, después del Sheffield, que se sumergía bajo las aguas en la Guerra de las Malvinas.

En la noche del 21 de mayo, en el largo día del desembarco en San Carlos, el mayor Tomba fue rescatado por uno de los escuadrones de helicópteros Bell 212 de la Base Cóndor. Después de eyectarse de su Pucará, había caminado 20 kilómetros y se escondió en una casilla. Cuando escuchó el ruido del helicóptero, lanzó una bengala. Por la noche, se reencontraría con el piloto de la otra formación, el capitán Benítez, que se había eyectado tras recibir el misil del SAS.

El otro piloto de la formación, el teniente Luna, no se había estrellado en una sierra. Logró eyectarse antes de que su Dagger se desintegrara tras el impacto de un misil Sidewinder

En cincuenta y cuatro salidas desde las bases aeronavales, el balance de la resistencia aérea al desembarco del 21 de mayo dejaría cuatro pilotos muertos y doce aviones derribados: la Fuerza Aérea perdió nueve aviones, cinco Dagger, dos A-4C y dos Pucará, y la Armada tres Skyhawk A-4Q.

Para Gran Bretaña también sería una jornada de daños severos. Fue hundido el HMS Ardent, el Broadsword quedó averiado, y también serían dejados fuera de combate el Argonaut, el HMS Antrim y el Brilliant. Tres Sea Harrier y un Sea King fueron derribados, además de tres helicópteros Gazelle.

Desembarco en Bahia San Carlos





HMS Ardent

22 DE MAYO DE 1982

Primer rescate aéreo en zona de combate por helicópteros de la FAA

Al helicóptero Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning 7.62 mm, se le asignó la misión de búsqueda y rescate. Estaba tripulado por los tenientes Luis LONGAR y Gustavo BREA, cabos primeros Ernesto PALACIOS y Roberto QUIÑONES. Encontraron el avión Pucará del mayor TOMBA, el asiento eyectable y el paracaídas. Prosiguieron la búsqueda y al atardecer las bengalas lanzadas por el piloto permitieron ubicarlo. Regresaron de noche, guiados por el radar de artillería y aterrizaron en una zona iluminada por las linternas del personal de la Base Militar Cóndor

Londres afirmó a los medios de comunicación británicos, el establecimiento con éxito, de una cabeza de playa en la Isla Soledad manifestando, “volvimos a las Malvinas y para quedarnos”.

El Papa Juan Pablo II efectuó un dramático llamado a la paz. Envío mensajes a los gobernantes de Buenos Aires y Londres, Tomó la decisión de postergar su viaje a Gran Bretaña hasta que reciba opinión firme de los obispos británicos. Manifestó su deseo de viajar “muy pronto” a la Argentina.

CRONOLOGÍA MILITAR

22/05 – Fuentes militares británicas reconocieron que la Fragata “Ardent” resultó hundida a raíz de los impactos que causaron bombas y cohetes lanzados por aviones argentinos, específicamente un Aermacchi de la Aviación Naval argentina, en la boca del estrecho de San Carlos, provocando entre 20 muertos y 30 heridos . En Comodoro Rivadavia: Siendo las 21.00 hs, se impuso en toda la ciudad el “alerta rojo”. Radares costeros habrían detectado perturbaciones similares a las provocadas por helicópteros, según informaron agencias de noticias argentinas.

23 DE MAYO DE 1982

En Londres fuentes militares reconocieron que la ofensiva aérea argentina implicó la pérdida de una fragata como así también informó que fueron derribados seis aviones argentinos.

Las fuerzas aeronavales argentinas realizaron tres oleadas de ataques contra las posiciones ocupadas por los británicos en la localidad de San Carlos. De estos ataques, resultaron seriamente dañados un buque mercante Inglés y dos fragatas.

24 DE MAYO DE 1982

Tres A-4B Skyhawk, indicativo "Chispa", armados con una bomba MK-17. Despegaron de Río Gallegos a las 09:10 hs. Pilotos: Teniente Oscar Berrier (C-212), se volvió porque cayeron sus bombas al mar al conectar panel de armamento, luego del reabastecimiento. Arribó a Río Gallegos 11:00 hs. El Alférez Marcelo Moroni (C-226). 3: Teniente Luis Cervera (C-215) se unieron a la escuadrilla Nene. Arribaron 12:10 hs.

Tres A-4B Skyhawk, indicativo "Nene", armados con una bomba MK-17. Tripulación 1: Mayor Manuel Mariel (C-214); 2: Teniente Mario Roca (C-237); 3: 1er Teniente Héctor Sánchez (C-204). Despegaron de Río Gallegos a las 09:11hs.

Luego del reabastecimiento los cinco aviones siguieron al mando del "Nene 1". Ingresaron a la Bahía Hospital (10:15 hs) donde encontraron los objetivos navales atacando: los "Nene" a un buque clase Tiger y los "Chispa" a un buque de asalto.

El Nº 2 apreció que era el Sir Galahad, arrojando una bomba MK-17 que no explotó; y el Nº 3 sobre el Sir Lancelot, o un lanchón dedesembarco logístico.

Todos regresaron a Gallegos a las 12:10 hs. En el ataque, recibieron nutrido fuego de cañones y misiles. Cuatro M-5 Dagger, indicativo "Azul", armados con una bomba MK-17. Pilotos: Capitán Horacio Mir González (C-436) Teniente Juan Bernhardt (C-417), Capitán Carlos Maffeis (C-431) y Capitán R. Robles (C-418). Despegaron de Río Grande a las 10:00 hs.

Llegaron a bahía San Carlos y atacaron (11:02 hs) un buque de gran tamaño (Sir Bedivere) lanzando todas sus bombas, que aparentemente no explotaron. Fueron interceptados en vuelo rasante en el estrecho de San Carlos por un Sea Harrier que tiró con cañones al 3 y 4, sin impactar. Recibieron nutrido fuego artillería antiaérea en la zona de los objetivos. Arribaron a las 12:00 hs. Nº 2 y 3 con impactos.

Tres M-5 Dagger, indicativo "Plata", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Capitán

Jorge Dellepiane (C-434), 1er teniente Carlos Musso (C-420) y Teniente Mario Callejo (C-421). Despegaron de San Julián a las 10:20 hs.

En el estrecho San Carlos, encontraron dos PAC y se dirigieron al brazo San Carlos (11:07 hs). Recibieron intenso fuego antiaérea desde buques y tierra. Esquivaron y atacaron los buques sin mayor puntería.

Algunas bombas cayeron en la costa, sobre depósitos de combustible. La escuadrilla regresó a las 13:00 hs. Tres M-5 Dagger, indicativo "Oro", armados con dos bombas retardadas por paracaídas. Tripulación: Capitán Raúl Díaz (C-419), Mayor Luis Puga (C-410) y Teniente Carlos Castillo (C-430). Despegaron de San Julián a las 10:24 hs.

Esta escuadrilla que seguía de cerca a la "Plata", fue interceptada, aproximadamente a las 11:04 hs, por una PAC al norte del estrecho de San Carlos, sobre Bahía Elefante. Detectados por la Broadsword, la PAC, los interceptó.

El misil de Smith impactó en el Dagger de Castillo quien, sin eyectarse, cayó al mar.

Posteriormente, Auld disparó un AIM-9L sobre el Mayor Puga e, inmediatamente después, otro contra el Capitán Díaz. Ambos se eyectaron. El Mayor Puga cayó en el mar y el Capitán Díaz sobre la isla de Borbón. Una hora treinta minutos después de la eyección, el Capitán Díaz fue recogido por dos aviadores navales. Al día siguiente, una patrulla de reconocimiento encontró al Mayor Puga.

Tres A-4C Skyhawk, indicativo "Halcón", armados con tres BRP. Despegaron de San Julián a las 09:30 hs. Tripulación: Capitán Jorge Pierini (C-314), Teniente Daniel Méndez (C-322) y 1er Teniente Ernesto Ureta (C-302). Fueron interceptados al norte de cabo Leal, a unas 10/15 MN de la isla Soledad, por una PAC que los atacó con Sidewinders y cañones. Ninguno de los aviones fue alcanzado. Regresaron a las 12:00 hs.

Tres A-4C Skyhawk, indicativo "Jaguar". Despegaron de San Julián a las 10:00 hs. Tripulación: 1er Teniente José Vázquez (C-324), Alférez Guillermo Martínez (C-318) y Teniente Jorge Bono.

Llegaron a la zona del blanco aproximadamente a las 11:30 hs, sin ser interceptados. Se dirigieron a la Bahía San Carlos con rumbo 190/220, lanzaron seis bombas sobre la fragata Arrow. Un numeral vio una llamarada en la estructura. Estimaron ocho/diez buques en el estrecho. Uno fue identificado como el Canberra. Recibieron mucho fuego antiaérea de los buques y tierra. Al salir comprobaron que los tres aviones perdían combustible abundantemente. Eyectaron tanques y volaron con rumbo 210º durante tres minutos. El jefe de escuadrilla ordenó la eyección al Nº 3, pero este informó que aún tenía 3.000 lb.

Colocaron rumbo 260º en ascenso, sobre estrecho de San Carlos. Vieron un buque y descendieron nuevamente. Al terminar de cruzar el estrecho (5 MN al norte de Bahía Fox) ascendieron y chequearon combustible, Nº 1: 1.500 lb, Nº 2: 2.280 lb y Nº 3: 2.500 lb.

Esta salida se inscribirá en la historia mundial de la aviación por el arrojo sin límite de sus pilotos. El Teniente Jorge Bono, que podía haberse eyectado y descendido blandamente con su paracaídas, ofrendó su vida.

La escuadrilla de aviones SkyHawk de la Fuerza Aérea había reabastecido combustible en vuelo desde dos KC-130, antecediéndonos en el pasaje sobre los blancos, y de ellos escuchamos, por la frecuencia de enlace con el retransmisor de comunicaciones, el resultado del ataque: un avión había sido derribado, otro estaba averiado y quien se comunicaba nos dio en general la situación de los blancos. Luego de sobrepasar los montes de la costa oeste de la isla Gran Malvina, que nos protegían de la detección temprana radar en nuestro vuelo muy rasante, el primer buque que divisé fue una fragata tipo 21 que navegaba en medio de la bahía con un helicóptero en su popa, y puse rumbo hacia ella. Las siete millas que nos separaban representaban un minuto de vuelo a los 450 nudos de la aproximación. Fue casi terminando el cruce del canal cuando vi al blanco que era más redituable y cambié al mismo, como lo menciono en el punto anterior. El entonces Teniente de Navío Marco Benítez, que me seguía en la formación, continuó la corrida sobre la fragata y lanzó sus bombas sobre la misma, que presentaba su proa y caía hacia estribor. El piloto no escuchó las explosiones de las bombas, algo que es muy notorio. 232 LA TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE A 25 AÑOS DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR Fragata Tipo 21

HMS Antelope hundiéndose en Bahía San Carlos -24 de mayo de 1982- a consecuencia de los ataques aéreos recibidos el día anterior. castrofox.qxp 24/07/2007 11:05 PÆgina 232 BCN 817 233 Luego de ambos ataques aéreos, la Antelope tenía dos impactos de bombas sin explotar y después de trasladar a la tripulación a otras unidades, su Comandante, el Capitán de Fragata Nick Tobin, ordenó la desactivación de las mismas.

Diferentes fuentes mencionan que eran dos bombas de 500 libras y otras que eran de 1.000 libras.



HMS Antelope



25 DE MAYO DE 1982

El 25 de mayo de 1982 el Coventry recibió la orden de posicionarse en el Estrecho de San Carlos, acompañado por el HMS Broadsword . Su labor era atraer los aviones argentinos y alejarlos de la flota de invasión que estaba en aguas de la Bahía de San Carlos. En esta posición , cerca de la tierra, sin mucho mar entre el barco y tierra, sus misiles Sea Dart podrían ser menos efectivos. El HMS Broadsword estaba armado con misiles Sea Wolf que son antiaéreos de corto alcance y antimisil.

Al principio, la trampa funcionó, y el FAA A-4B Skyhawk C-244 del Grupo 5 de Caza fue derribado al norte de la Isla Pebble por un Sea Dart. El Piloto Capitán Hugo Angel del Valle Palaver murió. Más tarde un FAA A-4C Skyhawk , el C-304 del Grupo 4 de Caza desplegado en San Julián fue derribado al norte de la Isla Pebble por otro Sea Dart mientras retornaba de una misión en la Bahía de San Carlos.

El Capitán Jorge Osvaldo García se eyectó sin novedad pero no se recuperó desde el Océano. Su cuerpo fue encontrado en una playa de la Isla Golding en 1983. El compañero de García también fue derribado durante la incursión sobre San Carlos, por un misil Sea Cat del HMS Yarmouth (también fue reclamado por varios otros en el área incluyendo una batería de misiles Rapier), pero fue afortunado, y se eyectó para ser capturado, enfrente de varios grupos de periodistas acreditados.

Ataque

Los dos barcos inmediatamente se encontraron bajo ataque de parte de A-4 Skyhawk de las fuerzas Argentinas, con dos aviones que transportaban bombas de 1000 libras . Esta carga fue posible debido a la proximidad de los dos barcos británicos a la Argentina continental. Los cuatro Skyhawks volaban tan bajo que el radar del HMS Coventry no pudo distinguir entre ellos y la tierra.

El Broadsword trató de hacer blanco en el primer par de atacantes (Capitán Pablo Carballo y Teniente Carlos Rinke) con su Sistema Sea Wolf de misiles, pero su sistema de rastreo se cayó durante el ataque y no pudieron encenderlo antes del lanzamiento de las bombas. De las bombas liberadas, una reboto en el mar y golpeó la cubierta de vuelo del HMS Broadsword pero no explotó, destrozando el helicóptero del buque, un Westland Lynx.

El HMS Coventry reclamó haber alcanzado el segundo Skyhawk en la cola con fuego de armas livianas. Un segundo par de Skyhawks (Primer Teniente Mariano A. Velasco y Alférez Leonardo Barrionuevo), se dirigieron al HMS Coventry 90 segundos más tarde a un ángulo de 20º a la proa. Sin lograr un enganche de sus misiles, el Coventry lanzó un misil Sea Dart en un intento de distraerlos y viró rápidamente en un intento de disminuir su perfil. En el HMS Broadsword el sistema Sea Wolf fue prendido nuevamente y estaba listo para enganchar los blancos, pero no pudo disparar porque el HMS Coventry había virado colocándose directamente en la línea e fuego.



El HMS Coventry es alcanzado, el HMS Coventry usó su cañón de 4.5 pulgadas y armas ligeras contra los blancos atacantes. Los cañones Oerlikon 20 mm fueron perturbados, dejando al barco sólo con la defensa de armas livianas y ametralladoras. El HMS Coventry fue impactado por dos bombas debajo de la línea de flotación por el lado de babor. Una de las bombas explotó dentro de la sala de computadores, destruyendo la sala de operaciones contigua, incapacitando a su plana mayor. La otra entró a la sala de motor delantero, explotando debajo del comedor donde estaba localizada la estación de primeros auxilios y el barco comenzó inmediatamente a escorarse a babor. El último impacto causó daño crítico como romper la barrera 25 de mayo de 1982, el mismo día del hundimiento del HMS Coventry, el buque Transporte SS Atlantic Conveyor fue alcanzado por dos misiles Exocet AM-39 disparados por dos aviones de combate Súper Étendard de la Armada Argentina.

La misión fue dirigida por el Capitán de Corbeta Roberto Curilovic (indicativo 'Tito'), volando el Súper Etendard 3-A-203, y su numeral, el Teniente de Navío Julio Barraza, (indicativo 'Leo') volando en el 3-A-204 - ambos de 2da Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Ambos Exocet golpearon a Atlantic Conveyor en la banda de babor.

Existen relatos contradictorios sobre si las ojivas explotaron después de penetrar el casco del buque, o sobre el impacto. Debido a la presencia de combustibles y municiones que se almacenaron debajo de las cubiertas causó un incendio incontrolable. Cuando el fuego se había apagado, el barco fue abordado pero no se recuperó nada. Mientras que el remolcador requisado remolcó al irlandés, el transportador atlántico se hundió en la madrugada del 28 de mayo de 1982. Seis Westess Wessex, tres Chinook de Boeing y un Sea Lynx de Westland fueron destruidos por el fuego, solamente un Chinook pudo ser salvado. La pérdida de estos helicópteros significó que las tropas británicas tuvieron que marchar a pie a través de las Malvinas para llegar hasta Puerto Argentino.

Doce hombres murieron en Atlantic Conveyor, incluyendo al capitán Ian North, quien fue galardonado póstumamente con la Cruz de Servicio Distinguido (DSC). El barco fue el primer buque mercante británico perdido en el mar a fuego enemigo desde la Segunda Guerra Mundial.

Dado el diseño del buque, con múltiples compartimientos a prueba de agua , estos impactos comprometieron completamente su supervivencia. En 20 minutos, el HMS Coventry había sido abandonado y totalmente escorado. 19 marinos de su tripulación murieron y 30 heridos. El HMS Coventry se hundió poco después de esto.

Aviones argentinos (A-4 C , A-4 B y Super Etendard) averiaron a 3 fragatas misilísticas (HMS Fearless, HMS Avenger y HMS Broadsword). Hundieron además al transporte pesado RFA Atlantic Conveyor y al destructor HMS Coventry

La aviación británica ataca Puerto Argentino, siendo derribados 3 aviones Harrier.



Atlantic Conveyor



Súper Étendard

26 DE MAYO DE 1982

En cumplimiento de las nuevas órdenes, los efectivos del 2do Batallón de Paracaidistas iniciaron su marcha hacia Darwin. Con la consolidación de la cabeza de playa británica en la Bahía de San Carlos, el Brigadier Thompson, recibió la orden de iniciar el ataque sobre Darwin y Pradera de Ganso.

El 26 de mayo, el presidente Galtieri recibió al enviado de Juan Pablo II, monseñor Achille Silvestrini, un colaborador directo del cardenal Agostino Casaroli, el secretario de Estado del Vaticano. Silvestrini, quien poco después llegaría a cardenal, era "un diplomático de nivel mundial, era el delegado de Casaroli a cargo de asuntos internacionales, el ministro de asuntos exteriores de facto del Vaticano", según relató Tad Szulc en su biografía sobre Juan Pablo II. Tras el encuentro se anunció que el Santo Padre visitaría la Argentina el 11 y 12 de junio.

27 DE MAYO DE 1982

LAS FUERZAS ENFRENTADAS

Los atacantes británicos

En la batalla intervino principalmente el 2º Batallón de Paracaidistas, pero también otras tropas de apoyo que incluían secciones de misiles "Milán" y "Blowpipe", así como también ingenieros y artilleros. Se trataba de tropas profesionales con alto nivel de entrenamiento, que habían tomado tierra menos de una semana atrás. Por lo tanto los rigores del clima y el suelo malvinense no los habían afectado tanto como a los argentinos, que llevaban casi un mes en las posiciones. La logística de los ingleses funcionaba muy bien, manteniendo a las tropas en condiciones aptas para combatir.

El "2 Para" contaba con 500 hombres aproximadamente, y entre sus armas de apoyo de fuego contaban con 56 ametralladoras (el doble de lo normal), así como una abundante provisión de misiles filoguiados Milán, cohetes descartables de 66 mm y proyectiles de fósforo blanco. No se conoce con exactitud el número de combatientes de las otras unidades que apoyaron al 2º de Paracaidistas.

2º Batallón de Paracaidistas (teniente coronel Herbert "H" Jones)

- Compañía A (mayor Farrar-Hockley)
- Compañía B (mayor Crosland)
- Compañía C (mayor Jenner) Compañía D (mayor Neame)
- Pelotón Comando (teniente coronel Jones y mayor Keeble, segundo al mando)

Unidades terrestres de apoyo

- Batería 8 del Real Regimiento de Artillería (Teniente Waring)
- Cuerpo de Defensa Aérea
- 59º Escuadrón de Reconocimiento
- Compañía J, Batallón 42 de Royal Marines (reserva) (mayor Norman)[11]

Apoyo aéreo y naval

- Helicópteros del Escuadrón Aéreo de la 3ª Brigada de Comandos (mayor Cameron)
- Helicópteros del Escuadrón 656, Cuerpo Aéreo del Ejército (mayor Sibun)
- Harrier GR 3 del Escuadrón 1 de Caza, Royal Air Force (comandante Squire)

Los ingleses utilizaron por primera vez misiles antitanque "Milan" contra posiciones de infantería. El éxito de esta táctica en la batalla de Pradera del Ganso fue tal, que en el ataque a la capital de Malvinas todas las unidades británicas utilizaron el "Milan" para saturar las defensas argentinas antes de tomarlas por asalto.ta HMS "Arrow" (comodoro Bootherstone)

Los defensores argentinos

A diferencia de los británicos, los soldados de Argentina eran en su mayoría reclutas con un máximo de un año de instrucción, pero también con dos meses en algunos casos. La Compañía C del Regimiento 25 llevaba en el lugar mes y medio, pero el Regimiento 12 había llegado un mes atrás y todavía no estaba completo, pues una compañía había quedado en las cercanías de Puerto Argentino como reserva. A estas tropas se les había enviado sin sus elementos de logística (desde cocina de campaña hasta palas para cavar trincheras), los cuales quedaron en la Patagonia.

La base aérea "Condor" ya no funcionaba como tal, pero personal de la Fuerza Aérea en número de 200 hombres aún permanecía allí, formando una compañía de infantes no preparada para tal misión; operaba a órdenes del jefe de la base aérea, vicecomodoro Wilson Pedrozzo, independientemente del jefe de las tropas de ejército. Dos cañones antiaéreos del Ejército Argentino daban protección a la guarnición, y en los días previos a la batalla se envió una batería de obuses de 105 mm. También se encontraban en Prado del Ganso 14 tripulantes del buque "Monsunen" que había sido remolcado hasta allí por otra nave tras sufrir daños al ser atacado por dos fragatas en el Estrecho de San Carlos.

El personal de la Fuerza Aérea había improvisado defensas reciclando material; así por ejemplo se instaló una cohetera de Pucará en un tractor. Pero el apoyo aéreo debía venir de Puerto Argentino.

La "Fuerza de tareas Mercedes" contaba el 26 de mayo con 565 soldados de infantería y 78 artilleros. El armamento pesado constaba de un cañón sin retroceso de 105 mm, 3 morteros y 11 ametralladoras. Las inclemencias del clima sumadas a la falta de una logística adecuada hicieron que se presentaran casos de desnutrición y enfermedades al promediar el mes de mayo.

Fuerza de Tareas Mercedes (teniente coronel Piaggi)

- Regimiento de Infantería 12 (teniente coronel Piaggi)
 - Compañía A (teniente 1º Manresa)
 - Compañía C (teniente 1º Duaso Fernández)[12]
 - Compañía Comando (teniente Peluffo)
- Regimiento de Infantería 25
 - Compañía C (teniente Esteban)[13]
- Regimiento de Infantería 8
 - 3ª sección/Compañía C (subteniente Aliaga)[14]
- Batería A del Grupo de Artillería Aerotransportado 4 (teniente 1º Chanampa)
- 3ª Sección, Batería B del Grupo de Artillería de Defensa Aérea (GADA) 601 (subteniente Braghini)

- 1 sección de la Compañía de Ingenieros 9
- Apoyo aéreo (desde Puerto Argentino)
 - Aermacchi MB 339 de la 1ª Escuadrilla Aeronaval de Ataque (capitán Molteni)

- Pucará del Grupo 3 de Ataque de la Fuerza Aérea (mayor Navarro)
- Helicópteros del Batallón 601 de Aviación de Combate, del ejército (mayor Scarpa)
- Refuerzos enviados desde Puerto Argentino[15]
 - Equipo de Combate Güemes y Compañía Comando del Regimiento 12 (teniente Esteban)
 - Compañía B, Regimiento 12 (capitán Corsiglia)

Recién en la madrugada del 29 de mayo una parte de estos refuerzos lograron presentarse en el puesto comando de Piaggi.

Al anoecer del 28 de mayo los británicos comenzaron a disminuir su fuego. El mayor Keeble, al ver a los argentinos cercados, tuvo confianza en una pronta victoria. Decidió bombardear primero Goose Green y luego enviar a sus paracaidistas a eliminar los restos de resistencia. Pero cuando supo que allí había un centenar de civiles malvinenses, se preocupó y comenzó a pensar en la manera de empujar a los argentinos a rendirse sin luchar. Decidió realizar una demostración de fuego al día siguiente para convencer a los defensores que era inútil resistir.

Comenzó entonces el acarreo de munición y de artillería. Marines del Batallón 42 fueron puestos bajo el mando de Keeble.

Mientras esto ocurría, los argentinos trataron de recomponer sus líneas y Piaggi convocó a una reunión de oficiales para debatir el curso de acción a tomar. En su opinión la orden de retirada impartida por Parada era irrealizable, y continuar luchando no ofrecía posibilidades de éxito. Le preocupaba además que los británicos bombardearan el poblado y provocaran una matanza en la población civil.

Un isleño fue enviado a las líneas inglesas con una propuesta de tregua. Keeble aceptó y envió dos prisioneros argentinos para informar a Piaggi sus condiciones: los argentinos debían rendirse o aceptar las consecuencias de una continuación del combate. Piaggi interpretó que los ingleses estaban dispuestos incluso a bombardear Goose Green y cargar sobre las espaldas de los argentinos la responsabilidad por la muerte de civiles inocentes. En horas de la mañana Piaggi y Pedrozzo conferenciaron con Keeble y otros oficiales, insistiendo este en sus condiciones. En ese momento los argentinos decidieron capitular. Se vivió un momento alarmante cuando los ingleses descubrieron a una tropa de argentinos que marchaba desde el sur en actitud de combate: eran soldados de la compañía B llegados la noche anterior y que se habían extraviado en su marcha a Goose Green; por lo tanto, desconocían lo que estaba pasando.

Poco después el vicecomodoro Pedrozzo, como oficial más antiguo, presentó la rendición, la cual se llevó a efecto con honores militares y fuera de la vista de los civiles.

En la batalla de Prado del Ganso los argentinos tuvieron 50 muertos y alrededor de 150 heridos. En un principio los británicos difundieron la cifra de 250 argentinos muertos, que luego fue rectificada. Por su parte, los vencedores tuvieron alrededor de 17 muertos y una cifra no precisada de 30-40 heridos. Según la Historia Oficial Británica escrita por Sir Lawrence Freedman, los británicos sufrieron 16 muertos y alrededor de 66 heridos de

mayor o menor gravedad.(fuente), mientras que el médico británico Rick Jolly del rango de mayor quien fue condecorado por ambos bandos, sostiene que atendió a 64 británicos heridos en la dura acción.(fuente)

Después de la batalla los médicos ingleses continuaron con la tarea de atender a los heridos de ambos bandos, llevándolos al hospital de campaña instalado en la Bahía Ajax, en la zona de San Carlos. Los prisioneros argentinos fueron puestos a recoger a sus muertos y también el armamento y equipo esparcido por el campo de batalla. Los cadáveres de los vencidos fueron puestos en una fosa común donde se los sepultó tras un breve oficio religioso, mientras que a los muertos ingleses se les destinó un terreno seco donde los sepultaron envueltos en sudarios plateados; tras pronunciar los nombres de los caídos, se los sepultó con honores.[27]

Los prisioneros argentinos fueron llevados al campo de detención que se había instalado en San Carlos, donde la gran mayoría (excepto los oficiales de mayor graduación) fueron embarcados en el buque “Nordland” y llevados a Montevideo (Uruguay) para ser devueltos a Argentina.

En cuanto al 2º Batallón de Paracaidistas, después de la batalla fue encuadrado en la 5ª Brigada de Infantería recién llegada a la zona de desembarco en San Carlos. Su jefe, el brigadier Wilson, tenía la misión de avanzar hacia la capital insular por la costa sur de la isla Soledad, y decidió emplear a los paracaidistas. En consecuencia los liberó de custodiar Darwin y Goose Green, tarea que fue asumida por el Batallón de Rifleros Gurkhas, y los trasladó con helicópteros hacia la zona de Bluff Cove y Fitz Roy; para el 3 de junio el 2º Batallón de Paracaidistas estaba nuevamente en la primera línea de combate, esta vez frente a las posiciones argentinas en la capital de las Malvinas. Allí darían su siguiente batalla.

Combate de Darwin - Pradera del Ganso

La mayor batalla terrestre de la Guerra de Malvinas

Consolidada la “cabeza de playa” en Puerto San Carlos, el enemigo se preparaba para emprender la marcha hacia Puerto Argentino; las pérdidas sufridas por la flota británica y el costo en material y vidas humanas que esto aparejaba comenzó a minar el ánimo de la sociedad británica en relación con los escasos logros obtenidos en materia militar y, con el objeto de revertir esta tendencia en la opinión pública, se decidió atacar a las tropas argentinas desplegadas sobre el Istmo de Darwin.

En ese lugar se encontraba la Fuerza de Tareas “Mercedes” a órdenes del Teniente Coronel Piaggi, Jefe del Regimiento 12 (en total 643 efectivos al día 27 de mayo) y estaba compuesta por: el Regimientos de Infantería 12 (disminuido), la Compañía C del Regimiento 25 (disminuida), una sección de la Batería B del Grupo de Artillería de Defensa Antiaérea 601 (dos cañones Oerlikon de 35mm), una sección de tiradores del Regimiento de Infantería 8, un grupo de la Compañía de Ingenieros 9 y parte de la Batería A el Grupo de Artillería Aerotransportado 4 (tres obuses Otto Melara de 105 mm), a estos se le sumaban tropas y aeronaves de la Fuerza Aérea Argentina a cargo de la Base Aérea Militar Cóndor con 202 efectivos.

El Plan del Jefe de la Fuerza “Mercedes” consistía en defender el istmo de Darwin con esfuerzo principal hacia el norte, adelantando la Sección Exploración a Low Pass, y con la masa del Regimiento 12 y una sección del Regimiento 8 en primera línea y una sección de la Compañía C del Regimiento 25 como reserva, con la intención de retardar al enemigo hacia Goose Green. Fracciones de la Compañía C del Regimiento 12, defendería el sur del istmo y se mantendría una sección de la Compañía C del Regimiento 25 como reserva. Para apoyar la operación se emplearían los morteros disponibles, las 3 piezas de artillería y la artillería antiaérea del ejército y la fuerza aérea. Se prevé también el refuerzo helitransportado del EC Solari (con la Compañía B del Regimiento 12 y una sección de la compañía C del Regimiento 25 que se encontraba en proximidades de Puerto Argentino). Los británicos tenían previsto emplear para el ataque el 2do Batallón de Paracaidistas al completo, reforzado con parte del 40 Batallón de Infantería de Marina y apoyado por una batería de cañones de 105 mm, dos fragatas para cañoneo naval y los aviones Harrier en apoyo directo.

En la tarde del día 27, se produjeron ataques aéreos ingleses sobre las posiciones argentinas. A las 22:50 hs se desató un cañoneo naval sobre la Compañía “A” del RI 12, y durante la madrugada del 28 de mayo, la Infantería inglesa se lanzó sobre las posiciones argentinas con intenso fuego de morteros y ametralladoras, la Compañía A al ser sobrepasada comienza el repliegue bajo el intenso fuego de artillería y armas automáticas. El centro de gravedad del ataque enemigo provenía desde el norte. Los argentinos contraatacaron, apoyados por sus morteros de 81 y 120 mm que ejecutaron fuego sobre la retaguardia enemiga y combatiendo en forma decidida. El sector Oeste había cedido pero, peleando cuerpo a cuerpo se logró restablecer la situación y reconstituir el frente. Agotada la munición, la Sección Apoyo se replegó y a las 6:00 hs, el masivo volumen de fuego inglés fue reduciendo las defensas argentinas.

Se ordena el alistamiento de la Sección de Reserva a cargo del Teniente Roberto ESTÉVEZ que ocupa una posición de defensa en la escuela, al norte de Goose Green, imponiéndole la misión de ejecutar un contraataque en dirección NO para aliviar la presión del enemigo sobre la diezmada Compañía A del Regimiento 12 y así recomponer la 1ra línea. El teniente Estévez ocupó una posición en la Escuela Pradera del Ganso y ejecutó un contraataque en Boca House que causó muchas bajas al enemigo, logrando el objetivo de recomponer la primera línea de defensa. Durante este duro combate, perdió la vida el mismo Estévez quien a su vez por medio de un equipo de radio dirigía el fuego de artillería patria. Luego de la muerte del bravo teniente continuaron sus hombres dirigiendo el fuego que batía las posiciones enemigas, a través del equipo de comunicaciones, primero el cabo Mario Castro, y luego de su muerte, el soldado Fabricio Edgar Carrascul, quienes ofrendaron su vida en cumplimiento de la misión siguiendo el ejemplo de Estévez. A las 8:30 hs las fracciones del RI 12 y RI 25 había experimentado muchas bajas y los sobrevivientes se replegaron al poblado, cubiertos por el fuego de dos morteros de 81 mm, a cargo del subteniente Marcelo Raúl Colombo, que batían el Norte de las posiciones para permitir el repliegue de los efectivos.

La Batería A del Grupo de Artillería Aerotransportado 4 que con solo tres obuses operando al momento del combate al mando del Teniente 1ro Carlos Alberto Chanampa, se esfuerza para mantener el régimen de fuego y satisfacer los insistentes pedidos de apoyo. Los efectos de sus obuses a partir del amanecer, orientados por observadores del Regimiento 12, se hacen más efectivos sobre las posiciones enemigas. La cantidad de proyectiles

disparados por estas piezas sobrepasaba lo recomendable, tanto es así que al momento de finalizar el combate, los ingleses no creían que tan pocas piezas hubieran disparado tanto y producido los estragos que produjeron. Un ataque aéreo de aviones Aermacchi de nuestra Armada junto a aviones Pucará de la Fuerza Aérea se suscita sobre el campo de batalla y junto a la artillería y la resistencia de la abnegada infantería paralizan el avance británico, quienes se repliegan hacia el norte.

Los efectivos del Equipo de combate Güemes que habían logrado sustraerse a la acción enemiga en San Carlos, a cargo del Teniente 1ro Esteban y que se encuentran reorganizándose en Puerto Argentino, reciben orden de alistarse en la noche del 27 de Mayo para su traslado por helicópteros a Goose Green. El traslado se efectúa a partir del 28 de Mayo, en helicópteros del Ejército Argentino. La fracción logra arribar a la zona aproximadamente a las 9:30 hs, desembarcando aproximadamente a 8 Km al Sur de Goose Green. El movimiento aéreo se efectúa, prácticamente, a ras del piso, para eludir la detección del enemigo. Luego del desembarque, dos helicópteros a cargo del Capitan Swendsen y del Teniente Florio descienden en Goose Green bajo el fuego enemigo para evacuar heridos a Puerto Argentino. La fracción a cargo del Teniente 1ro Esteban es batida por fuego de artillería enemiga, por lo que despliega y avanza hasta Goose Green, siguiendo el contorno de la playa y a las 10.30 hs efectúa su presentación en la localidad al jefe de la Fuerza de Tarea y se interioriza de la situación.

Mientras tanto los efectivos a cargo del subteniente Juan José Gómez Centurión contraatacaron vigorosamente y lograron alcanzar alturas ubicadas a dos kilómetros al norte de Pradera del Ganso. A las 12.30 hs, el enemigo inglés lanzó un masivo ataque final. Su fuerte fuego de artillería de campo y morteros castigaron las posiciones que ocupaban una sección de tiradores del Regimiento de Infantería 8, la Compañía "A" del Regimiento 12 de Infantería y efectivos de la Compañía de Servicios del mismo regimiento en Darwin. La muerte del teniente coronel Jones este es uno de los episodios más debatidos de la guerra de Malvinas. Según la versión oficial inglesa, Herbert Jones observó que un nido de ametralladoras argentino mantenía inmovilizada a la compañía A del mayor Farrar-Hockley; y decidió atacarla personalmente para estimular a sus tropas. Dirigió su pelotón comando contra la posición argentina y cayó en el ataque.

La versión oficial del Ejército Argentino es que la sección de fusileros enviada de refuerzo a Darwin Hill divisó a una columna de paracaidistas y la emboscó, inmovilizándola sobre el terreno. Entonces unos oficiales ingleses solicitaron una tregua y se adelantaron a conversar con Gómez Centurión. Este pensaba que el jefe inglés venía a rendirse, pero Jones se presentó como jefe de los paracaidistas y exigió la rendición de los argentinos. Sorprendido, Gómez Centurión lo intimó a continuar combatiendo y cuando se reinició el fuego lo abatió con su fusil. Como sea que haya muerto Jones, lo hizo al frente de sus tropas, ya que en su opinión "la única manera de dirigir es dirigiendo, desde el frente".

El mando del ataque pasó al segundo jefe del batallón, el mayor Chris Keeble, quien contempló una serie de malas noticias: un helicóptero que se dirigía a evacuar al jefe inglés fue abatido por un Pucará argentino cerca de Camilla Creek House; habían sido muertos o heridos cuatro jefes de pelotón; luego, el avance sobre Darwin Hill se había vuelto a detener. La victoria esperada está muy lejos, e hizo que Keeble exclamara:

“¿Cómo diablos capturo Goose Green?”.

En estos combates se destaca, por su valor y ejemplo personal, el Subteniente en comisión Ernesto Peluffo, quien a cargo de personal de los servicios se multiplica, dirigiendo la acción de sus subordinados y reabasteciéndose de la munición del personal caído, rechazando una y otra vez los ataques ingleses en su sector. Finalmente, el Subteniente es herido de consideración en la cabeza, y aun así, ordena el repliegue de sus hombres manifestando su decisión de permanecer en el lugar para protegerlo, temperamento que no es aceptado por su personal, quien luego de grandes esfuerzos logra evacuarlo hacia propias líneas. La Compañía C del Regimiento 12 se ha replegado hasta el linde Sur de la localidad y combate con efectivos enemigos que la atacan por el Oeste y desde el Sur. Constantemente llegan a la población efectivos dispersos, algunos heridos, otros exhaustos. Se combate en el sector de la Escuela al Norte de Goose Green, en forma intensa, mientras que con efectivos equivalentes a 2 Secciones de la Compañía “C” del Regimiento de Infantería 25 se ha organizado, para la defensa, del perímetro de la localidad.

Los dos cañones Oerlikon de 35mm que allí se encontraban, a esta altura del combate dejan de apuntar sus cañones al cielo y ejecutan tiro terrestre con el objeto de detener el avance enemigo, pronto dejarán de tronar, quedando silenciosos hacia el final al combate. La situación se hizo insostenible para los efectivos del Ejército Argentino que habían combatido hasta el límite de sus posibilidades. A las 21:30 hs del 29 de mayo, el Jefe de la Fuerza de Tareas “Mercedes” informó que la situación ya no podía sostenerse. A las 11:00 hs del 30 de mayo se produjo el cese de fuego y el final de uno de los más encarnizados combates terrestres de la campaña de las Malvinas.



Cañon Oerlikon de 35 mm



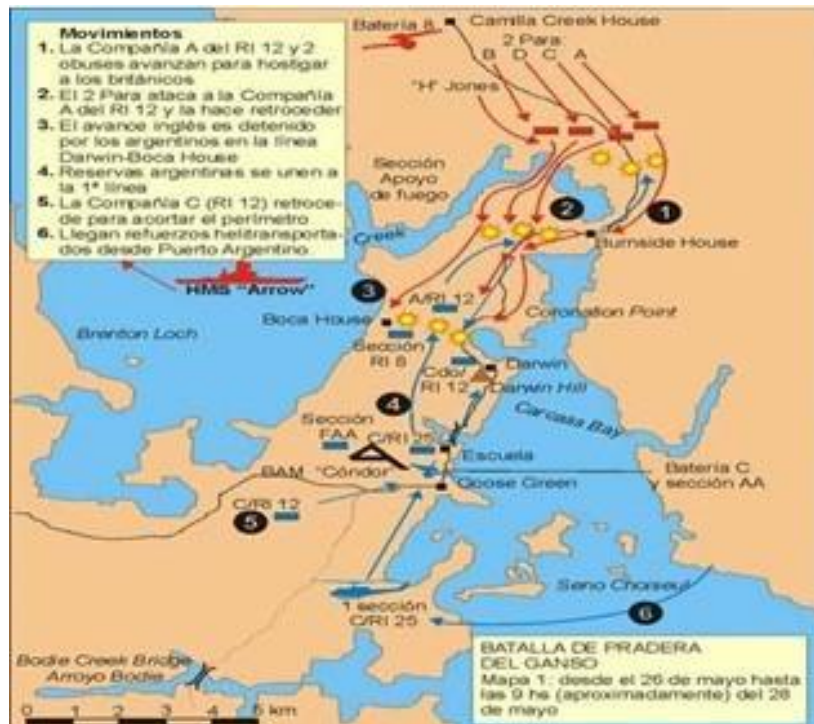
Cañon Oerlikon de 35 mm



Cañon Oerlikon de 35 mm



Cañon Oerlikon de 35 mm



Los argentinos avanzan hacia el norte y los ingleses atacan la entrada al istmo.

28 DE MAYO DE 1982

Primera salida del avión Hércules Bombardero TC-68 "Matilde", con la misión de interdictar tráfico marítimo británico .

El Hércules C-130 modificado o transformado en bombardero, con el indicativo "Tigre" realizó misiones similares hasta el 8 de junio de 1982.

El TC-68 fue el primer avión que aterrizó en Malvinas a las 8.45 hs del 2 de abril, cuando aún no habían terminado los enfrentamientos en el aeropuerto de Puerto Argentino y había obstáculos en la pista.

Lo condujeron los comodores Jorge Martínez y Carlos Julio Beltramone y el vicecomodoro Alfredo Cano.

El brigadier mayor retirado Alberto Vianna, comandante del Hércules C 130 TC-68, que con sus vuelos rasantes sorprendió a las embarcaciones británicas que procuraban abastecer a sus tropas aterrizó 25 veces en Malvinas, su tripulación, hasta que el 1° de mayo se produjo el primer ataque bélico.

Vianna -por entonces vicecomodoro- y los capitanes Roberto Cerruti y Andrés Valle llegaron 15 minutos después en el TC-63 y transportaron a unos 100 hombres del Regimiento 25 de Infantería, que conducía el Teniente Coronel Mohamed Seineldín. Los acompañaban el suboficial principal Pedro Razzini, el cabo primero Carlos Ortiz y el suboficial auxiliar Carlos Nazzari.

"Se armaron 15 tripulaciones, con la misión de establecer un puente aéreo entre el continente y las islas El escuadrón tenía base en Comodoro Rivadavia y desde allí trasladábamos al personal y llevábamos material, en vuelos de dos horas", relató Vianna.

El TC-68 llevó a cabo, siete vuelos entre el 28 de mayo y el 8 de junio, realizando en misiones de lanzamiento de materiales en paracaídas sobre las islas Malvinas, para que lleguen a las tropas, e interferir en las líneas de abastecimiento del enemigo.

Tripulación del TC-68 exhibiendo una bandera británica capturada en Islas Malvinas, el 2 de abril de 1982

"El 29 de mayo detectamos el buque British Wye, que abastecía a la flota inglesa y lo bombardeamos", comentó Cerruti.

Dos días después, al seguir una señal en el radar, el Hércules bombardero voló sobre el buque RFA Fort Grange, pero no pudo ubicarlo, en la mira, por una espesa niebla . Un teniente británico vio desde la popa del barco identificó al Hércules C-130 como el TC-68 y se dedicó los siguientes 18 años a identificar quienes lo piloteaban. Tras mantener contacto por mail, Cerruti y el oficial John Charles Osmond se encontraron en Buenos Aires.

El 1° de junio, el TC-68 avistó al HMS Glasgow y el 8 de ese mes bombardeó al petrolero VLCC Hércules, con bandera de Liberia, que se dirigía a Alaska, pero navegaba por esa ruta y se sospechaba que aprovisionaba a la flota británica. El buque averiado llegó a Río de Janeiro donde se hundió en el Atlántico el 20 de julio.

La tripulación del Hércules TC-68, que durante un mes y medio, actuó como avión bombardero, en la guerra de Malvinas, fue condecorada por el Congreso de la Nacional, 37 años después del conflicto armado en Malvinas, debido a que sus vuelos fueron parte de misiones clasificadas.

Londres: El portavoz del Ministerio de Defensa británico, en diálogo con la prensa, confirmó que el buque “Uganda”, “entró ayer una media hora en la zona de combate para recoger algunos heridos graves, tanto británicos como argentinos y luego se retiró a alta mar”.

El Sumo Pontífice, el Papa Juan Pablo II, dio inicio el día de hoy, a su visita al Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, expresando enérgicamente un pedido al cese inmediato fin de la guerra en el Atlántico Sur. Buscando evitar cualquier contacto del Pontífice con representantes británicos del gobierno tuvo un encuentro con la Reina Isabel II en su condición de “cabeza” de la Iglesia Anglicana.

El presidente de los Estados Unidos, Ronald Reagan, manifestó que su país «estaría muy contento en participar de una fuerza de paz internacional en las Malvinas. Nos ofrecimos con la Argentina y Gran Bretaña a integrar un gobierno provisional hasta que se determine la cuestión de la soberanía”. Asimismo expresó que “nuestra decisión de apoyar al Reino Unido fue dolorosa, porque comprendemos la natural simpatía de Latinoamérica hacia la Argentina”.

Aviones C-5A Galaxy de las tuerzas armadas norteamericanas hicieron escala en la República de Panamá antes de continuar su ruta hacia la isla Ascensión, transportando armamento y equipos bélicos para ser suministrados a las fuerzas británicas en el Atlántico Sur, aseguró el diario “La República”, medio periodístico de dicho país.

CRONOLOGÍA DIPLOMÁTICA



29 DE MAYO DE 1982

Washington: La Organización de Estados Americanos condenó hoy el "ataque británico" a la República Argentina, en la zona de Darwin, solicitando a los Estados Unidos que cese su asistencia militar a ese país y autorizó a los países latinoamericanos a ayudar a la República Argentina, como resultado de 17 votos a favor, con la abstención de los Estados Unidos, Colombia, Chile y Trinidad Tobago.

El navio British Wye es bombardeado por un Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Argentina.

En las últimas horas del día 28 de mayo, efectivos militares argentinos se encontraban combatiendo en los límites próximos a la zona edificada de Darwin, con escaso margen de maniobra y posibilidades estratégico militares.

En la noche del 28 al 29 de mayo, los puestos de socorro argentinos estaban llenos y el punto de reunión de prisioneros argentinos repletos de heridos no evacuados en Darwin Ridge. La guarnición argentina se encontraba rodeado y los más aptos en la Compañía C del Teniente 1º Ramón Duaso Fernández continuaban usando sus armas automáticas desde las casas de Goose Green.

Para apoyar dicho desplazamiento fueron enviados los refuerzos helitransportados de la Ca "B" del Regimiento 12, los cuales se encontraban en Monte Kent. Tal apoyo no llegó a tiempo ya que recién en la madrugada del 29 de mayo los pelotones de tiradores de dicha compañía, a cargo de los subtenientes Daniel Fernando Benítez y Ramón Antonio de Jesús Cañete, lograron presentarse en el puesto comando del teniente coronel Piaggi.

Cerca del mediodía del 29 de mayo de 1982 y luego de demorar al 2 Para su victoria por espacio de más de 24 horas, la Fuerza de Tareas Mercedes debe rendir sus armas a las fuerzas británicas, se convino con las fuerzas militares británicas, un alto el fuego, buscando coordinar la evacuación de la población civil. Ante esta decisión, el General Omar Edgardo Parada le expresa al Teniente Coronel Piaggi su felicitación por la resistencia opuesta al ataque por las tropas argentinas, que le han ocasionado 15 muertos y 64 heridos en el 2 Para

El cese al fuego se dio sobre las 11 del 30 de mayo de 1982. En total, perdieron la vida en el lugar 47 argentinos y 19 británicos. Argentina registró además 145 heridos, mientras que su rival, 45.



30 DE MAYO DE 1982

Ataque al Portaaviones HMS "Invincible"

Reabastecimiento en vuelo de AMD Dassault Breguet Super Etendard, de la 2da Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque - Armada Argentina. Detrás se ven a los Skyhawk A4C de la Fuerza Aerea Argentina.

El Portaaviones HMS Invincible fue atacado e impactado el 30 de mayo de 1982 por una fuerza conjunta compuesta⁵ por dos Super Étendard (3-A-202 y 3-A-205), con indicativo "Ala", comandados por el Capitán de Corbeta Alejandro Francisco (portaba el último Exocet AM-39 que poseían las fuerzas argentinas) y el Teniente de Navío Luis Collavino (en apoyo de radar) y cuatro A-4C Skyhawk, Grupo 4 de Caza con indicativo "zonda", comandados por los Primeros Tenientes José Daniel Vázquez (avión C-301) y Ernesto Ureta (avión C-321), el Teniente Omar Jesús Castillo (avión C-310) y el Alférez Gerardo Guillermo Isaac (avión C-318). Una vez disparado el Exocet (este habría impactado en la base de la torre de mando), los cuatro A-4C (Ureta e Isaac a la derecha y Castillo y Vázquez a la izquierda) se lanzaron, convergiendo casi en línea. Sobre la estela del misil vieron una columna de humo, en el horizonte. Cerca del blanco, un misil (posiblemente un Sea Dart) impactó en el avión del jefe de la escuadrilla (Vázquez), la aeronave se partió en dos y se estrelló en el mar. Cinco segundos antes del lanzamiento de las bombas, la artillería del buque impactó en el numeral 2 (Castillo), cuyo avión explotó. Parece que su motor cayó sobre la cubierta y resbaló hasta el hueco del ascensor de aviones, por donde entró e incendió el interior. Los dos aviones restantes estaban también alcanzando el objetivo, que ya se cubría de humo. Ambos lanzaron sus bombas sobre la cubierta.

Con posteridad al ataque, Ureta e Isaac se reabastecieron en vuelo y se dirigieron a la Base Aérea Militar Río Grande. La operación duró casi cuatro horas.

Lo que sí se sabe en concreto es que el portaaviones se retiró de la zona inmediata de las Malvinas en la noche del 5 de junio y dejó de proveer cobertura aérea en pleno estado de guerra.⁹ El diario La Nación de Buenos Aires, reportó el 7 de junio: La Task Force sin un portaaviones obligada retirarse de las aguas de Malvinas debido a algunos daños causados por la aviación argentina, según fuentes diplomáticas. El portaaviones se retiró nuevamente de la zona de Malvinas el 18 de junio acompañado por la fragata HMS Andromeda y dejó de operar en pleno estado de guerra durante dos semanas.

En Londres ante las consecuencias del combate de Darwin – Pradera del Ganso, fuentes militares reconocen el derribo de un helicóptero "Scout". El gobierno británico comunicó la situación referida a los buques hospitales británicos. Los mismos se hallan desplegados, siendo utilizados para proveer asistencia humanitaria a los heridos en ambos bandos.

30/05 – Prisioneros militares argentinos serán transferidos al RFA "Sir Percivale" como así también a una embarcación mercante requisada. Las naves trasladarán luego a los prisioneros fuera del área de operaciones.



HMS INVISIBLE



Super Étendard (3-A-202)

31 DE MAYO DE 1982

"Todo comenzó en la noche del viernes 28, cuando el capitán José Vercesi, jefe de la 1ra sección, recibió la orden de ejecutar una exploración de 40 kilómetros, para informar sobre las actividades de los británicos que habían desembarcado el 21 de mayo, y de los cuales se sabía poco y nada. La realidad nos golpeó bruscamente cuando el mayor Mario Castagneto, jefe de la veterana Compañía 601.

,a las pocas horas de arribar a las islas, nos impuso acerca de cuál era la verdad. Por supuesto, nada iba a ser fácil. Con ese panorama de contradicciones, confusión comenzamos a planificar la misión. Todo lo hicimos a oscuras. Con evidencias de un particular cansancio, producto de las tensiones vividas en los últimos días y con falta de sueño, los hombres de la Sección, reforzados con suboficiales apuntadores de misiles Blow-Pipe, un enfermero y el sargento 1ro Helguero de la 601", se alistaron para la salida." Partimos a poco de amanecer en dos helicópteros "peinando las formas del terreno para evitar radares y armas, y tratando de familiarizarnos con el recorrido, en prevención de tener que volver a pie".

Coronel Horacio Losito Desembarcaron a pocos kilómetros del monte Simón-un cerro de gran altura- que según estudios realizados, por el geólogo argentino Eduardo Bellossi en 1987, pertenece a la era paleozoica superior y se caracteriza por tener afloraciones de 100 metros de diamictitas-depósitos de fósiles-, de color pardo verdoso a castaño amarillento o rojizo. Pero los Comandos no se imaginaron que a escasos metros estaba el campamento del enemigo, situado en Teal Intel Settlement, cuyo jefe era el brigadier Julián Thompson ."Cuando se alejaron los helicópteros una extraña sensación nos envolvió. Un silencio tajante contrastaba con el ruido ensordecedor de los motores. Estábamos en terreno de nadie, a mitad de camino entre la cabeza de playa de los británicos y nuestras posiciones lejos de cualquier ayuda , confiando solamente en la propia capacidad y creyendo ciegamente en el camarada", contó Losito.

"Luego de una marcha forzada, en las proximidades de la cima del monte lugar desde el cual se podía

observar con mayor precisión. A las pocas horas, divisamos un corredor aéreo de helicópteros enemigos que transporta externamente cañones y bultos en grandes cantidades. Volaban en dirección general la línea San Carlos - Puerto Argentino. Intentamos informar lo que veíamos, aplicando todos los conocimientos de comunicaciones a nuestro alcance sin éxito. La interferencia era enorme y no queríamos mantener prendido el equipo durante mucho tiempo para evitar ser detectados" Sin embargo, en uno de los intentos lograron escuchar los partes que trasmitían las otras Secciones de las Compañías, de esta manera, conocieron los resultados del combate en Monte Kent, donde la otra sección de la 602 se enfrentaba con el escuadrón D del SAS y con los hombres del Comando inglés 42. El saldo fue negativo. Murieron el teniente 1ro Rubén Marquez, el sargento 1ro Oscar Blas, y el el sargento 1ro Raimundo Viltres recibió heridas, que le produjeron la amputación del pie derecho".

El 29 de mayo, el capitán británico Boswell recibió otro mensaje de la patrulla del Teniente Fraser Hadow diciendo que acababan de ver a dos helicópteros depositando una patrulla compuesta de dieciséis hombres cerca de Top Malo House, la casa de un pastor de ovejas abandonada a sólo 400 metros (440 yardas) de su posición. También dijeron haber escuchado varios otros helicópteros en las proximidades.

"El 30 de mayo de 1982 amaneció frío pero soleado .A media mañana, el capitán resolvió desplazarnos hacia Fitz Roy-a unos 20 kilómetros del lugar, a través del cordón del Rivadavia. El objetivo era conectarnos con una sección de Ingenieros y desde allí poder transmitir nuestros informes. Comenzamos la marcha sobrecargados, porque aparte del equipo propio, transportábamos armamento y munición de un depósito que había instalado la Compañía 601. El desplazamiento sobre la turba se hizo muy dificultoso y agobiante", describió el joven oficial.

Ante la posibilidad de pasar otra noche gélida y mojados, decidieron hacer un alto en un sitio que el mapa describía como una elevación, pero estaba del otro lado del arroyo Malo, Su nombre: Top Malo House (la casa de alto)."Luego de cruzar el arroyo de agua helada y torrentosa-donde algunos de nosotros caímos al resbalar en el verdín de las piedras del lecho- abordamos la casa con técnicas apropiadas para el caso, en previsión de que estuviera ocupada por el enemigo. Nuestra sección se dividió en dos grupos: uno ocupó el piso superior y el otro, la planta baja. Sabíamos que el estar dentro de la casa no ofrecía seguridad, pero existía una real necesidad de recuperarnos y secar el equipo para poder enfrentar con éxito las futuras exigencias. La decisión que se adoptó al dilema planteado la pagaríamos con sangre horas más tardes"

Ya estaba oscureciendo, por lo que se descartó una ataque con aviones Harrier GR3 contra la casa, y el lugar estaba fuera del alcance de la artillería británica. Como resultado, los comandos británicos fueron dados la misión de eliminar la patrulla argentina después de una inserción en helicópteros temprano en la mañana del 31 de mayo, aterrizando en terreno plano a unos 1.000 metros (1.100 yardas) de distancia de la casa.

"Aniquilar al enemigo antes de amanecer"

Lo que anticipó Losito, se cumplió. A 400 metros de la casa, una patrulla enemiga, a cargo del teniente Hadow

los vigilaba. En San Carlos, el capitán Rod Boswell, reunió a al resto de su soldados antes de partir en helicóptero a Top Malo y les impartió una orden de operaciones: "Aniquilar al enemigo antes del amanecer".

Embarcados en un helicóptero Sea King HC4 del Escuadrón Naval Aéreo 846 agregados a los marines reales, los 19 comandos británicos estaba bien provisionados con suministros y municiones suficientes para durar toda una semana en el campo. El helicóptero sobrecargado despegó en un vuelo de 45 km, depositando a la patrulla en exactamente el lugar adecuado para permitir el desembarco y la aproximación corta hacia el objetivo. Un equipo de fuego de siete hombres se movió hacia la izquierda para tomar una posición en una pequeña colina a 150 metros de distancia de Top Malo House para apoyar al grupo de asalto de doce hombres liderado por Boswell.

Había un riesgo de perder el factor de sorpresa ya que los comandos británicos estaban vestidos con uniformes oscuros contra la nieve, lo que alertaría a cualquier centinela atento. Sin que los británicos supieran, los argentinos oyeron los helicópteros y tomaron acciones aceleradas para preparar su equipo y abandonar la casa.

Según, el entonces, brigadier Thompson, esta unidad de marines eran considerados como los mejores en su especialidad, y superaban en eficiencia a las tropas del Special Air Service (SAS) y del Escuadrón Especial de Botes(SBS).Legaron a las islas 35 hombres, en la última sema de marzo.

"El día trascurrió entre frustrados intentos de comunicaciones con nuestra base y los preparativos para armar refugios de circunstancia , para pasar, de acuerdo con lo que se presagiaba, una dura noche. Mientras recorría los puestos de seguridad me acerqué al teniente Ernesto Espinosa para hacerle compañía y para conocerlo mejor, descubrí en él a un hombre de principios bien definidos, con una fuerza espiritual basada sobre una concepción ética de la vida. En suma, un soldado ejemplar, recordaría el Coronel.

La aspas del helicóptero Sea King que transportaba a Boswell y a 19 hombres, alertó a los Comandos. Si bien, "por un instante nos indujo a pensar que era nuestro personal que nos venía a recuperar ya que ése era el día acordado para hacerlo nos indicó la necesidad de tomar el armamento y salir. El capitán inglés se reunió con Hadow y el sargento Stone para iniciar el asalto final".

Se dividieron en dos grupos en una pequeña elevación a 150 metros. Y, el combate de Top Malo, un enfrentamiento desigual, donde Losito no se "crearía un rol de héroe de Malvinas", sino que defendería hasta con su vida el derecho argentino de soberanía sobre esas islas, comenzó.

"El teniente Espinosa, que desde una de las ventanas de la primer piso daba seguridad con su fusil de tirador especial, descubrió el avance y dio el alerta gritando:"¡Son ingleses, ahí vienen !". Al mismo tiempo abrió fuego contra los blancos que se les presentaban. Por su parte Boswell dio señal mediante una bengala verde y segundos más tarde, un poder de fuego devastador convergía sobre las frágiles paredes del edificio. En el golpe inicial, 4 cohetes de 66 milímetros explotaron simultáneamente . A ellos les siguió un nutrido fuego de

armas automáticas que atravesaban la casa de lado a lado, complementando luego con 4 cohetes antitanques Carl Gustav de 84 milímetros.

El puesto ovejero comenzó a incendiarse, el techo había desaparecido. Adentro todo era humo, fuego, explosiones, gritos y aturdimiento. Espinosa atraía el fuego británico hacia su persona ya que era el único hasta el momento que respondía el ataque. "¿Salgan ustedes que yo los cubro?, fueron sus últimas palabras antes de que una granada que entró por una ventana le diera de lleno en el pecho. Esos valiosos minutos que el teniente, aún a costa de su vida , nos permitieron salir de la casa".

El teniente Espinosa tenía dos hijas pequeñas al momento de partir hacia las islas, hoy ya mujeres. Si bien, ellas no tienen un lugar físico en el cementerio de Darwin, Islas Malvinas, para colocarle unas flores en su tumba dicen que se sienten muy orgullosas de él y jamás permitirían alejarlo del sitio donde murió."En ese primer choque de fuego había muerto Espinosa mientras que el teniente 1ro Luis Brun quedó herido con varias esquirlas de cohetes. Por parte de los ingleses, el sargento Doyle fue herido en el hombro y el cabo Groves, en el pecho. Era evidente que no esperaban ninguna respuesta ofensiva de nuestra parte. Fui uno de los últimos en dejar la casa. Al cruzar la puerta, un cohete explotó a mis espaldas causándome una herida en la cabeza. Reaccioné tirado boca abajo sobre mi fusil. estaba sordo, aturdido y con la cabeza ensangrentada. Todo parecía suceder en cámara lenta . El ruido del combate parecía lejano. Un grupo de tres o cuatro hombres disparaban sus armas cerca de donde yo estaba tendido. Abrí fuego dificultosamente contra ellos y comencé el repliegue hacia el arroyo Malo para intentar cruzar. En los cien metros que separaban la casa del arro no había ningún tipo de resguardo, Por lo tanto, la única protección era correr y disparar, una y otra vez.

¿Dónde está el resto ¿ habían muertos ¿por qué tantos disparos y explosiones de granadas?.....

"¡No tire más Losito, esto no va más!"

La respuesta a las preguntas que se hizo Losito, se escucharon a través del intenso fuego que se oía. Evidentemente sus camaradas no se rendían. "Poco antes de llegar al arroyo decidí ocupar una zanja para protegerme de los disparos y poder hacer lo propio desde ese lugar. Segundos antes de abordarlo, un proyectil me atravesó el muslo derecho haciéndome caer de espalda dentro de ella. Intenté hacer un torniquete para parar la hemorragia, pero la situación imponía continuar disparando. El capitán Boswel, los sargentos Stone, Wilson y Montgomery, el cabo Nicoll y, el resto del grupo continuaba avanzando protegidos por el fuego y gritando como si hubieran enloquecido para infundirse ánimo".

Cerca de la casa, el teniente Martinez combatía desde un lugar próximo a la casa que se consumía, sin darse cuenta que estaba herido en el talón del pie derecho. A pocos metros de él, se encontraba el sargento 1ro Helguero, con una profunda herida en el pecho producto de una esquirla de granada. El sargento 1ro Medina estaba atrapado por el fuego, sin escapatoria. Al advertir la situación, el sargento 1ro Sbert comenzó a disparar hacia los que querían eliminar a Medina, a quien le gritó:"Corré, Gordo, que te cubro.

Inmediatamente, dos cohetes de 66 milímetros lo aniquilaron".

Las imágenes que vivió Losito en Malvinas lo acompañaron todos estos años. "El teniente 1ro Gatti disparaba, arrodillado próximo al jefe de sección, capitán Vercesi. Mientras tanto, "el teniente Brun, quien aparte de las esquirlas recibidas dentro de la casa, también había sido alcanzado por un proyectil de fusil en la pantorrilla derecha. El sargento 1ro Castillo combatía aisladamente, hasta que agotó municiones". Y entre el infierno de ese combate, la orden que le llegó de Vercesi a través de Gatti :¡No tire más Losito, esto no va más!, no lo detuvo.

"Dos hombres se aproximaron por mi derecha a no más veinte metros de donde me encontraba. Proferían alaridos y abrían fuego voluminosamente . Con gran debilidad a causa de la sangre perdida, disparé sobre uno de ellos. Al intentar hacer lo mismo con el otro, una sensación de desvanecimiento, sin llegar a desmayarme, me lo impidió".

Los Comandos heridos fueron atendidos por médicos británicos. Algunos permanecieron en el frigorífico ballero de San Carlos, y los demás en el buque hospital "Canberra", entre "quirófanos, enfermeros y centinelas y muchas reflexiones, acotó Losito.

En abril de 1985, trató de averiguar el destino de los cuerpos del teniente Espinosa y el sargento Sbert, por eso le mandó una carta al capitán Boswell. Sin embargo, lejos de abrir un diálogo, sólo obtuvo una contestación breve pero que dio por terminado lo que se proponía. Boswell le expresó : "Quisiera señalar que no me hace feliz la idea de entablar un diálogo con usted o con el capitán, dado el actual clima político entre nuestras dos naciones. Pero quisiera señalar que tanto mis hombres y yo mismo, respetamos la actitud y el coraje demostrados por el capitán Losito y sus hombres cuando los tomamos prisioneros. Es por esta sola razón que contesto a su carta".

La guerra de Malvinas no fue un "Pic Nic", como lo definió en su libro, el general inglés Julian Thompson. "Hoy, después de tantos años, sigo rogando a Dios, nuestro Señor, por todos los soldados argentinos y británicos que dieron sus vidas, y porque la paz de ellos se haga presente, vívida y permanente, en el espíritu de sus familias", concluyó el hombre que escribió con su sangre en la historia argentina, el combate de Top Malo House.

Hoy los restos de Top Malo-un puesto ovejero- situado en la isla Soledad es sólo un puñado de ruinas. Pero, una hebilla oxidada, un trozo de ladrillo, una botella de vidrio fundida por el fuego, que atesora el entonces teniente 1º Losito, son algunos de los elementos que quedaron del duro combate entre el Cuadro para la guerra y el Ártico de Comandos Británicos(ME AWC) y un grupo de comandos argentinos de la Compañía 602. En 1999, el coronel Losito narró en el libro Así Peleamos Malvinas, Testimonios de veteranos del Ejército el episodio, que a sangre y fuego, quedó grabado en la historia malvinera y en la vida de los integrantes de esa Sección.



1 DE JUNIO DE 1982

Un avión Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Argentina que había despegado desde Comodoro Rivadavia, con la misión de efectuar un sobrevuelo sobre las Islas y luego iniciar su regreso al continente, fue detectado al norte de la Isla Borbón por los radares de búsqueda de la fragata HMS "Minerva", presente en el Estrecho de San Carlos.

Dos aviones británicos Sea Harrier del Escuadrón 801, piloteados por el Capitán de Corbeta Nigel Ward y el Teniente de Navío Steve Thomas, fueron desviados de su ruta dando con el C-130, volando a baja altura y gran velocidad hacia el continente.

El Capitán Ward disparó sus 2 misiles AIM-9L Sidewinder, impactando uno de ellos en un ala del C-130. No conforme con el nivel de daños, disparó sus cañones hacia la cola del transporte, hasta que el C-130 se incendia, pierde el plano derecho, precipitándose al mar.

En este día ofrendaron su vida al servicio de la Patria: Vicecomodoro Hugo César Meisner Capitán Rubén Héctor Martel Capitán Carlos Eduardo Krause Suboficial Principal Julio Jesús Lastra Suboficial Auxiliar Manuel Alberto Albelos Cabo Principal Miguel Angel Cardone Cabo Principal Carlos Domingo Cantezano.

El Capitán Ward, finalizado el conflicto, fue dado de baja de la Real Fuerza Aérea, por los cargos de haber continuado con el ataque al C-130.

Arribó a la bahía de Puerto Argentino, el Buque Hospital A.R.A "Bahía Paraíso". Se embarcarán los heridos que se encuentran en Puerto Argentino coordinando con el Buque Hospital inglés "Uganda", donde transbordará los heridos propios que el buque británico tiene a bordo.

Fuentes del Ministerio de Defensa británico han reconocido a la prensa, la existencia de un ataque aéreo argentino sobre el Portaaviones HMS "Invencible", pero minimizando las consecuencias de la acción, como asimismo sin precisar información sobre daños personales y/o materiales.

Según se informó desde el gobierno británico, las tropas británicas, controlando los puntos cercanos a Puerto Argentino estarían en una posición "ideal" para lanzar el ataque decisivo contra las fuerzas militares argentinas.

Date: 01-JUN-1982
Time:



Type: [Hawker Siddeley Sea Harrier FRS1](#)
Owner/operator: 809 NAS FAA RN
Registration: XZ456
MSN: 41M-912010
Fatalities: Fatalities: 0 / Occupants: 1
Other fatalities: 0
Aircraft damage: Written off (damaged beyond repair)
Location: S of Port Stanley, East Falkland -  [F](#)
Phase: En route
Nature: Military
Departure airport: HMS Invincible, South Atlantic
Destination airport: HMS Invincible
Narrative:

Hit by a ground launched Roland Anti Aircraft missile while on an armed reconnaissance mission from HMS Invincible south of Port Stanley airfield. Pilot, Flt. Lt. Ian 'Morts' Mortimer ejected safely landing in the sea off Port Stanley. He was rescued eight hours later.



2 DE JUNIO DE 1982

La Infantería de Marina de la Armada Argentina destacó 18 perros de guerra en la Gesta de Malvinas, contándose con numerosas actuaciones heroicas por parte de estos “soldados”. Los perros llegaron a suelo malvinense el 7 de abril de 1982.

En los últimos días de combate se decidió el envío de perros a primera línea y fueron tres las parejas enviadas; los conscriptos Carlos Del Greco con Ñaro, Raúl Andicochea con Negro y Carlos Silva con Xuavia.

Negro y Ñaro fueron al frente por su bravura y valentía. Eran los mejores del batallón, porque participaban de todas las exhibiciones (desarme de enemigos, control de detenidos y saltos de altura). Xuavia porque era extremadamente celosa y guardiana.

Los machos desaparecieron en el fragor del combate entre el 13 y el 14 de junio. Todos los esfuerzos por encontrarlos fracasaron y se presumió que ambos murieron en combate porque nunca fueron hallados sus collares. De haber seguido con vida, su instinto y sensibilidad los hubiera traído de regreso.

Sólo regresó Xuavia. Estaba preñada cuando partió a Malvinas. La noche del 13 al 14 de junio, luego de soportar un intenso bombardeo británico sobre las posiciones argentinas, Xuavia regresó junto a las tropas patriotas a Puerto Argentino pero repentinamente se separó y corrió hacia la negrura de la noche.

Varias horas después fue encontrada dándole calor con su cuerpo a un soldado del Ejército Argentino que estaba herido, a quien llevaron prontamente al hospital.

De no haber sido por Xuavia, ese soldado habría muerto congelado y desangrado. Luego del conflicto, la perrita regresó a su base y dio a luz a nueve cachorros.

De la dotación de perros de guerra de la Armada veteranos de Malvinas, el que superó a todos en longevidad, el más viejo, fue Vogel; un ovejero alemán nacido también en Puerto Belgrano.

Vogel, sobrevivió al conflicto, participó de varias misiones nocturnas, entró en combate con los comandos del BIM5 en reiteradas oportunidades. Vogel marchó junto al BIM5 – Batallón de Infantería de Marina 5 – el único batallón que no se rindió ante los ingleses e ingresó marchando a Puerto Argentino sin entregar sus armas y distintivos. A Vogel los ingleses no pudieron sacarle su collar.

Vogel fue el primer perro de guerra de Argentina en recibir una condecoración por su accionar en combate.

Al fallecer, el 1 de diciembre de 1991, fue enterrado en la Agrupación Perros de Guerra. Su tumba mira hacia las

islas y es monumento en honor a todos los perros veteranos de guerra.

Según se supo tiempo después, los 18 perros tácticos no fueron los únicos que viajaron a las Islas Malvinas, sino que hubo otro, llevado por el Cabo Primero Omar Alberto Liborio, al que llamo "TOM" (por Teatro de Operaciones Malvinas), el perro artillero. Al poco tiempo Tom, se transformó en el ser más mimado y querido por los soldados, quienes lo ocultaban de los superiores.

En Malvinas, Tom se comportó como un bravo artillero, él se paraba delante de los cañones del Grupo de Artillería 101, y ladraba. Cuando había alerta roja de bombardeo naval, era el primero en salir del refugio para buscar a los soldados más alejados, y el último en cubrirse. Compartía con los soldados la comida, el abrigo, y jugaba dándoles ánimos a sus amigos combatientes.

El 12 de junio, en horas de la mañana, dos aviones se lanzaron sobre los soldados y Tom falleció dando el alerta del ataque. Gracias a su heroico accionar salvaron sus vidas 12 soldados argentinos".

Mortero fue perro guía y alerta, participaba de expediciones y patrullas; gracias a su instinto y entrenamiento dio aviso de varias patrullas enemigas y también de bombardeos.

Mortero volvió con sus camaradas del regimiento, fue embarcado en el navío inglés Norland. Cuentan que apenas subió al buque Mortero les orinó la alfombra, por tal motivo los ingleses lo quisieron tirar al agua, pero no pudieron por la ferocidad de Mortero y porque los soldados argentinos formaron una barrera humana y no dejaron que toquen a Mortero. Mortero quedó registrado como el primer prisionero de guerra canino de la historia.

Batallón Seguridad ARA Agrupación Perros de Guerra:

- Volf
- Nando
- Vogel (último sobreviviente, falleció el 1/12/91)
- Warner
- You
- Falu
- Keni
- Negro (desaparecido en acción)
- Franky
- Nick
- Duque
- Ñaro (desaparecido en acción)
- Ranquel
- Ñancul
- London
- Onix
- Xuavia (fue servida en Malvinas)
- Olaf



Tom, el perro artillero. GA 101

3 DE JUNIO DE 1982

El 3 de junio de 1982, por la mañana, se despachó una sección hacia el monte Challenger, muy por delante de las líneas propias¹, al mando del teniente primero Jorge Vizoso Posse.

Este oficial tucumano, iba a ser protagonista de uno de los sucesos más curiosos y espectaculares de la guerra. Hombre de confianza de Aldo Rico, para él, las acciones de combate no eran nada nuevo porque había luchado contra las fuerzas subversivas que operaron en su provincia natal entre 1975 y 1976, tomando parte en numerosos encuentros y golpes comando contra campamentos enemigos. Por esa razón, al momento de llegar a las islas, era todo un veterano.

Su misión consistía en alcanzar la mencionada elevación, efectuar observaciones y luego replegarse hacia las líneas propias.

La sección partió de Puerto Argentino a media tarde, a bordo de dos Land Rover requisados a los malvinenses. A eso de las 17.00 los dejaron en la base del monte desde donde se pusieron en contacto con el teniente primero Carlos Arroyo, jefe de la sección del RI4 allí apostada, para informar su presencia en el área.

Vizoso Posse sabía perfectamente que los radares enemigos iban a detectar cualquier movimiento efectuado por su pelotón, porque contaban con sofisticados equipos de detección y eso lo obligó a trazar un plan.

Hombre sumamente ilustrado, miembro de una de las familias más distinguidas de Tucumán, observó que en las islas los rebaños de ovejas pastaban libremente sobre la turba y eso le proporcionó una idea. Como relata Ruiz Moreno, el experimentado oficial recordó las hazañas de Ulises durante su viaje de regreso a Itaca y enseguida supo qué hacer. El héroe griego y sus guerreros habían escapado del gigante Polifemo disfrazándose de ovejas y Vizoso haría algo parecido aunque con una pequeña variante. El gigante al que debía enfrentarse era diferente al cíclope del sur de Sicilia porque aquel solo tenía un ojo, en tanto éste otro poseía decenas. Por esa razón se desplazaría con su gente siguiendo el movimiento de los rebaños, es decir, adelantándose unos metros en medio de ellos, deteniéndose cuando estos lo hacían, arriándolos hacia donde debían ir, parando cuando aquellos lo hacían y así sucesivamente hasta alcanzar el monte Challenger².

El plan dio excelentes resultados y de esa manera, cuando los relojes marcaban las 22.00, llegaron a lo alto del cerro para montar su PO. Enfocaron el monte Kent en el preciso momento en que las nubes se disipaban y una luna espléndida iluminaba la región.

Provistos de visores nocturnos, los comandos pudieron observar el incesante despliegue de helicópteros transportando sus cargas colgantes (especialmente artillería), algo realmente impresionante para un inexperto pero no para ellos, habituados al espectáculo como estaban.

Permanecieron en la cima toda la noche, tomando nota de cada movimiento y antes del amanecer emprendieron el regreso recurriendo a la misma estratagema que habían utilizado para llegar.

En el monte Enriqueta los esperaba Aldo Rico y desde ahí se dirigieron a Stanley House, el puesto de mando de la X Brigada, donde se reunieron con el general Jofre para ponerlo al tanto de las últimas novedades.

Cuando entraron en su puesto de mando, el alto oficial miró con desagrado a Vizoso Posse por hallarse empapado y cubierto de barro de pies a cabeza. En esos detalles reparaban los generales argentinos.

El comando relató con lujo de detalles lo observado pero a poco de comenzar se dio cuenta que su superior no le creía y hasta ponía en duda sus dichos, entonces Vizoso intentó dar su parecer pero su auel lo cortó en seco ordenándole no hacer apreciaciones personales. Eso preocupó a Rico y al propio teniente primero quienes comprendieron que el general, como todo el alto mando, carecía por completo de reacción ofensiva y de esa manera iba a ser imposible ganar la guerra.

Finalizado el poco agradable encuentro, Rico y Castagneto decidieron planear una incursión sobre el monte Wall y otra en el puente del río Murrell donde se había detectado presencia enemiga.

El Regimiento de Infantería 4 venía informando desde hacía algún tiempo que en las laderas del mencionado cerro se observaban movimientos y que una sección enviada hacia allí recibió fuego graneado. Por esa razón, el 5 de junio Rico resolvió atacar, poniendo en marcha una operación tendiente a desalojar a los británicos del área.

Para ello, despachó previamente un pelotón de avanzada integrado por cinco hombres al mando del capitán Fernández Funes y su segundo, el subteniente Dámaso Soraidés.

La patrulla se puso en marcha hacia el sur y al cabo de varias horas pudo determinar que el camino a Fitz Roy se hallaba despejado. En vista de ello, Rico y sus hombres se desplazaron hacia el monte Enriqueta donde el teniente primero Roberto Eito los guió a través de un campo minado.

El día anterior, el jefe del Para 2 hizo la famosa llamada telefónica al administrador de Swan House, quien le había informado que la zona (Fitz Roy), se hallaba despejada de argentinos.

Después de coordinar el apoyo de fuego de artillería con el Grupo 3 al mando del teniente coronel Martín A. Balza y de incorporar a la 3ª Sección del capitán Ferrero, los doce comandos echaron a andar con rumbo al sudoeste, en busca del monte Wall.

La gente de Rico avanzaba sobre el terreno de turba cuando, antes de oscurecer, notaron movimiento

enemigo en las inmediaciones de Bluff Cove, muy cerca del poblado de Fitz Roy. Se trataba de efectivos del Para 2 que venía de combatir en el istmo de Darwin y se desplazaban hacia una nueva posición.

En vista de ello, Rico decidió regresar al monte Enriqueta para comunicar sus observaciones al teniente primero Arroyo (RI4), quien en esos momentos reglaba los disparos de artillería del Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM5).

Rico se percató que los mismos caían cortos y en vista de ello, tomó el teléfono en sus manos y él mismo comenzó a reglar, mejorando notablemente el alcance de fuego (aunque el primero de los disparos casi cae en medio de su gente).

Los comandos de la 602 comieron en el puesto de Arroyo, con quien coordinaron los siguientes movimientos y a eso de las 21.30 reiniciaron la marcha, dejando con la gente del regimiento al oficial de comunicaciones, Enrique Stel, para que hiciera de enlace con los cañones de Balza.

Los comandos argentinos se desplazaron con los inconvenientes que generaba el terreno de turba y una hora después, hallándose a pocos metros del cerro, se detuvieron porque de acuerdo a lo planeado, los cañones del Grupo 3 de Artillería comenzaron a batir la región.

Los proyectiles, orientados por el mismo Rico a través de la radio, machacaron el campo en torno a la elevación, en especial su cima, hasta que a pedido suyo la gente de Balza cesó el cañoneo. Era el momento de iniciar el asalto, ocupar el cerro y desalojar de allí a los ingleses, razón por la cual, a partir de ese momento los siguientes disparos deberían hacerse por expreso pedido del jefe de los comandos.

A una señal de su superior, los hombres de Rico comenzaron a trepar la pendiente, desplazándose en cadena y en el más absoluto silencio, siempre al amparo de la obscuridad. Durante el avance pasaron junto al cuerpo de un soldado del RI4 abatido días atrás, seguramente cuando el teniente primero Arroyo mandó en esa dirección a su sección de observación y poco después alcanzaron el primer punto señalado durante la planificación de la misión, donde los soldados buscaron protección detrás de unas rocas. Allí esperaron hasta que su jefe les dio la orden de ponerse de pie y cargar hacia arriba precedidos por el teniente primero Lauría, cuyo excelente estado físico le permitió ganar la delantera y dejar atrás a sus compañeros.

Lauría no hubiese detenido su marcha si una sombra que se movía delante suyo no lo hubiera obligado a frenar y cubrirse.

El oficial se arrojó al suelo, aplastándose sobre el terreno detrás de una roca y apuntó con su arma hacia el bulto. Pero casi enseguida la bajó porque quien se hallaba allí parado no era otro que el mismísimo Aldo Rico llegado a la cima antes que la sección.

Una vez en la cumbre, los argentinos comprobaron que no había nadie; el lugar se hallaba desierto y no se veían enemigos por ninguna parte. Hostigados por el fuego de artillería, los británicos habían evacuado el lugar, retrocediendo en desorden.

Se trataba de un típico puesto de observación montado en el lugar para reglar el fuego de los cañones y los ataques de la aviación³.

En su retirada, el enemigo dejó abandonado su equipo, a saberse, carpas, bolsas de dormir, un cargador manual de pilas, códigos de comunicación (sin sus claves), lámparas, raciones, un teléfono y hasta una radio encendida, además de mochilas con objetos de menor importancia.

Revisando los objetos, los comandos encontraron una trampa cazabobos, dos granadas activadas debajo de un poncho y algunas piedras con manchas de sangre, evidencia de que al menos uno de los ingleses resultó herido.

Versiones británicas ofrecen una idea de lo que significó aquella pequeña victoria argentina:

El ejemplo de que las cosas pudieron haber sido de otro modo llegó el 2 de junio, cuando dos equipos de observación adelantada de la artillería del control aéreo adelantado escoltado por la Tropa de Exploración del Comando 42 liderada por el teniente Mawhood se metieron en graves problemas. Después de atraer gratuitamente la atención de los argentinos disparando contra una patrulla del RI4 al otro lado del valle, los soldados de Mawhood quedaron atónitos cuando el Comando 602 de Rico avanzó velozmente en camiones sobre Wall desde Puerto Argentino y comenzó a escalar la cuesta. Los infantes de Marina y los equipos de control de fuego se retiraron precipitadamente, dejando atrás sus morrales, bolsas de dormir y otros enseres. Entre los elementos abandonados estaba uno de los dos indicadores láser enviados a las islas para guiar a las “bombas inteligentes” que los Harriers comenzaron a arrojar –nuevamente por cortesía de Caspar Weinberger- hacia el final del conflicto. El controlador aéreo de avanzada destruyó el láser antes de huir, pero igualmente fue un revés mayor. Todavía peor fue que la Tropas de Exploración se viera forzada a dejar las alturas por Caleta Trullo, porque para entonces ya nadie podía sobrevivir en el Monte Challenger sin bolsas de dormir. Pero lo peor de todo fue haber perdido el Monte Wall, cosa que le causó una enorme angustia a Vaux hasta que el monte fue nuevamente ocupado veinticuatro horas más tarde.

Los comandos cargaron los objetos capturados para entregárselo a la gente de Inteligencia y procedieron a abandonar el monte porque sabiendo que habían sido recapturado, los británicos iniciarían el cañoneo sobre él.

Rico emprendió personalmente un recorrido por los alrededores, descendiendo la cumbre por el lado opuesto mientras a lo lejos el enemigo seguía sus desplazamientos. Fue entonces que una vez más tomó la dio para solicitar fuego de artillería y el mismo no se hizo esperar.

La gente de Balza y los británicos iniciaron un violento intercambio de disparos que mantuvo a la gente de Rico inmovilizada en el medio.

En pleno cañoneo, el teniente primero Enrique Stel comunicó desde el monte Enriqueta que debían retirarse del área porque Inteligencia esperaba un ataque masivo sobre el sector. Y como ya no se justificaba su presencia allí, Rico ordenó el repliegue, dando comienzo a una penosa marcha que se hizo extremadamente agobiante cuando al llegar al punto acordado, los Land Rover que debían recogerlos no estaban.

En vista de ello y viendo el estado de agotamiento de sus hombres, el jefe de la CC602 ordenó hacer un alto para reponer fuerzas y racionar, cosa que aquellos recibieron con verdadero beneplácito, echándose sobre la turba helada.

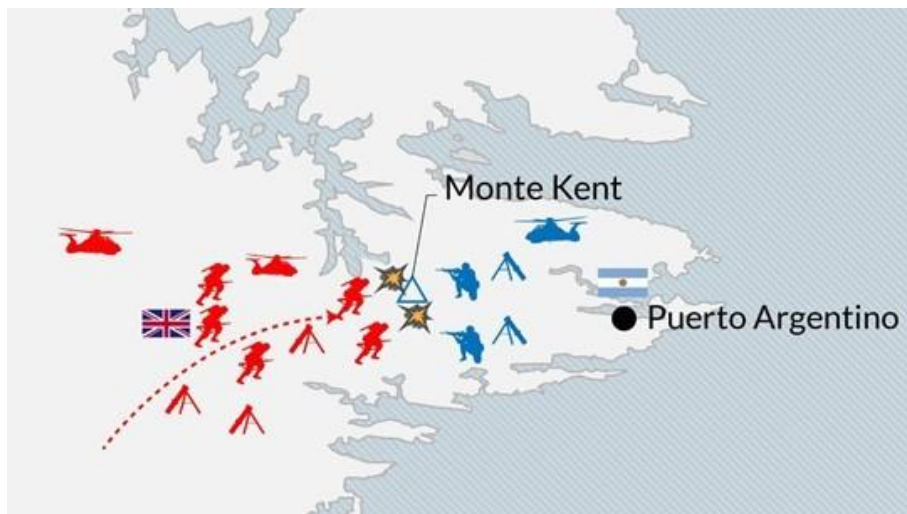
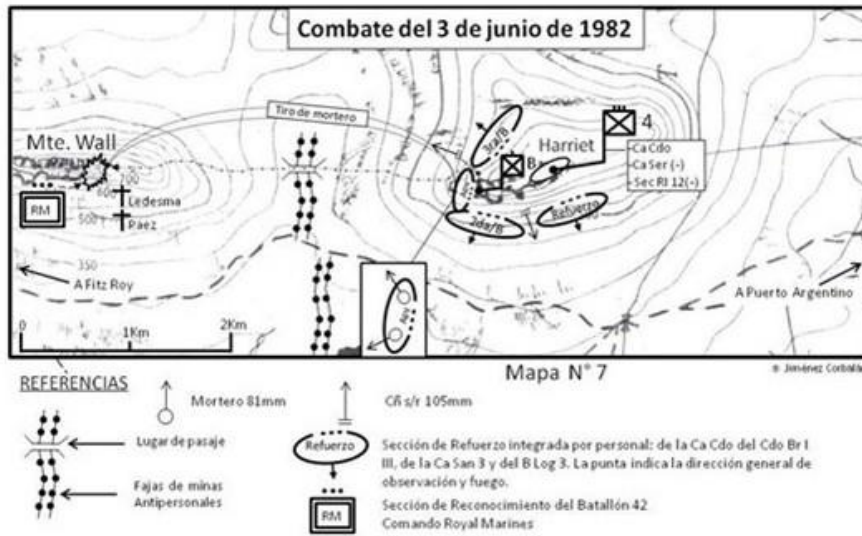
En ese preciso instante comenzó el rutinario cañoneo naval, obligando a los comandos a incorporarse y reiniciar la marcha. Treinta minutos después aparecieron los Land Rover al mando del capitán De la Serna y sobre ellos treparon presurosos después de ubicar en su interior el equipo propio y el material capturado.

Llegaron a Puerto Argentino sin mayores inconvenientes, sabiendo que habían hecho retroceder al enemigo, obligándolo a abandonar buena parte de sus pertrechos (en el trayecto habían consumido las raciones). Lamentablemente para ellos, el cansancio les impidió seguir saboreando el triunfo porque ni bien llegaron al gimnasio se quedaron profundamente dormidos.

Al día siguiente, el general Menéndez y sus asistentes inspeccionaron el equipo capturado, todo material de excelente calidad.

En cierto momento, mientras le explicaban los pasos de la operación sobre un mapa, el gobernador militar desconcertó a los presentes al preguntar la distancia que separaba al monte Wall de Puerto Stanley. Eso irritó profundamente al capitán Ferrero quien, indignado y olvidando por un momento las jerarquías, dijo:

-¡ General, aquí no hay ningún Puerto Stanley. Usted se refiere a Puerto Argentino !!! Después de eso, el vacilante gobernador militar no formuló más preguntas y se retiró.



4 DE JUNIO DE 1982

Posiciones británicas, establecidas en el Monte Kent, cercano a Puerto Argentino fueron intensamente bombardeadas por escuadrillas de la Fuerza Aérea Argentina. Los pilotos argentinos también realizaron tareas de exploración y reconocimiento sin enfrentar oposición ni defensa por parte de los británicos.

Varios ataques fueron realizados sobre las posiciones británicas en el Monte Challenger y en el Cerro Dos Hermanas, donde se concentró el fuego de la artillería argentina.

A las 06 horas del día 4 de junio de 1982, cinco aviones Canberra atacaron las posiciones terrestres inglesas en las islas. Emplearon tácticas de bombardeo horizontal nocturno a 3.500 metros, sobre una capa de nubes bajas, guiados por sus equipos de navegación dopler con las coordenadas indicadas por el Puesto Comando de la Fuerza Aérea en Malvinas. Fueron detectados por el destructor inglés 'Exeter', que les lanzó sucesivamente siete misiles antiaéreos Sea Dart visualizados y eludidos con maniobras evasivas por los pilotos argentinos".

Esto es parte de la crónica sintética de tales operaciones aéreas y sugiere este interrogante: ¿Cómo fue posible degradar la reconocida eficacia de estos misiles de última generación , que ya habían ocasionado importantes derribos a nuestros cazabombarderos Skyhawk y Mirage durante sus ataques a la flota inglesa? La respuesta se encuentra en la persistente actitud de tripulantes y técnicos de la II Brigada Aérea , para suplir las carencias defensivas de sus aviones y dotarlos de elementos que los protegieran contra esos mortíferos misiles.

Si los Harrier poseían chaff y bengalas, ¿porqué no los Canberra? El problema era doble pues nunca se había contado con estos elementos defensivos y había que conseguir los Chaff y fabricar los lanzadores.

Ellos llevaron a la práctica los conocimientos teóricos de guerra electrónica recientemente obtenidos e inculcados por la Escuela Superior de Guerra de la Fuerza Aérea. En efecto, las maniobras evasivas de los pilotos, eran acompañadas por lanzamientos simultáneos de chaff y bengalas con paracaídas. Constituían un sistema defensivo ideado, desarrollado y construido artesanal y urgentemente, en abril de 1982, en la Base de Paraná, previendo una escalada bélica del conflicto Malvinas.

Todo comenzó por iniciativa del propio jefe de tripulantes de los bombarderos Canberra, quien tenía conocimientos y la imprescindible bibliografía para calcular las dimensiones y el volumen de los chaff, según el tipo de misil a neutralizar.

Luego, veinte días antes del inicio de las hostilidades, la Jefatura de Inteligencia proporcionó la frecuencia de emisión de los radares que utilizaban las fragatas misilísticas y la Armada, la correspondiente al control de tiro del Sea Dart, el Marconi 909, y los valores magnéticos e infrarrojos de la cabeza del misil. De esa manera, se determinó la longitud que debían tener las delgadas laminillas, el problema era cómo fabricarlas. Con todos estos datos, en la II Brigada se formó un equipo encargado de planificar y desarrollar el equipamiento de chaff

y bengalas para sus aviones Canberra y Lear Jet.

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

Surgió el ingenio argentino. Las laminas tenían el ancho de un tallarín. Para desarrollar los chaff era necesario obtener láminas de papel metalizado grueso. En los depósitos de la misma Brigada había grandes rollos de ese material, utilizado para cubrir los tubos de chorro de las turbinas y disipar el calor de sus gases de escape. Sorprendido, el personal de la fábrica de pastas “Vía Nápoli” de la ciudad de Paraná, un día vio llegar a los hombres de la unidad con uno de los rollos, y su máquina cortadora fue la encargada de realizar la primera prueba.

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

Mientras tanto, el comodoro Valenzuela trabajaba en el diseño de los lanzadores y en la preparación de bengalas aptas para los misiles guiados por rayos infrarrojos. Para los lanzadores se utilizaron los cartuchos de arranque de los aviones, colocados en un tambor horizontal con siete unidades que se ubicaban en la cola del avión, para lo que fue necesario agujerear el piso. También se adaptaron espejos retrovisores en las punteras de ala de los Lear Jet, para visualizar las estelas de los misiles que podían atacarlos de atrás.

Para fabricar las bengalas, por pedido especial, se obtuvo de Fabricaciones Militares, un grano de pólvora que —una vez lanzado en paracaídas— quemaba a 500° C durante 15 segundos. Eran 100° C más que la temperatura de los gases de escape de las turbinas de los aviones: parámetros suficientes para atraer a los sensores infrarrojos del guiado de los misiles y desviarlos unos 2 km de sus trayectorias hacia los aviones, los que ya deberían estar en plena maniobra evasiva.

En los cartuchos se colocaba primero la bengala con un paracaídas, luego se completaba su volumen con Chaff y finalmente una tapa plástica que sostenía todos los elementos para evitar que se cayeran. El iniciador eléctrico era el mismo de los cartuchos de arranque. Se conectó a los iniciadores con una manguera de cables que llegaba hasta el tablero del navegador donde estaban numerados los lanzadores de 1 a 7, cada uno tenía su llave de activación y una luz roja que indicaba que había sido disparado.

Lógicamente, no se podía seleccionar Chaff o bengala, siempre se eyectaban los dos juntos. Se trasladó el equipo a Trelew, se probó el lanzador y las bengalas infrarrojas y, para el 1° de mayo, todo estuvo instalado. El piloto podía accionar el sistema cuando veía el misil, ya sea desde el lanzamiento, cuando la cubierta del buque se iluminaba por los fogonazos o cuando observaba, en la oscuridad de la noche, un halo con centro negro dirigiéndose hacia su avión.

Ese día, dos escuadrillas de tres aviones cada una, fueron enviadas a bombardear los buques que atacaban las posiciones en Puerto Argentino. La primera de ellas, indicativo “Ruta”, logró divisar al portaaviones HMS Invencible, su jefe advirtió el lanzamiento de un misil y, mientras realizaba un viraje a baja altura, lanzó sus Chaff. El proyectil se desvió, hizo impacto en el agua, detrás del avión aunque alcanzó a producirle algunas averías en la punta del plano que no impidieron su regreso a salvo. La segunda, con el indicativo “Rifle”, partió inmediatamente después que los “Ruta” y fue interceptada por Sea Harrier. En esta ocasión, los aviones ingleses lograron ubicarse dentro del alcance necesario para lanzar sus Sidewinder y derribaron al Canberra tripulado por el teniente Eduardo De Ibáñez y el primer teniente Mario González quienes se eyectaron pero no pudieron ser rescatados. Así, el escuadrón sufrió las primeras bajas en el Batalla Aérea de Malvinas.

Esta primera experiencia, y el sistema de detección temprana establecido por la flota, el poderoso arsenal misilístico de las naves y las constantes Patrullas Aéreas de Combate para interceptar los ataques aéreos hizo que los Canberra, por sus características, no pudieran participar de los siguientes ataques a la flota. Con los nuevos elementos, el escuadrón veló sus armas. Luego del desembarco inglés del 21 de mayo en San Carlos y afianzadas las tropas inglesas en el terreno, los Canberra fueron los elegidos para realizar misiones que ningún otro avión argentino estaba en condiciones de llevar a cabo: Bombardeos Nocturnos.

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

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

Esto tampoco detuvo a los tozudos hombres del escuadrón. Se acercaba el asalto final y aún así, todas las noches, los observadores de Puerto Argentino, podían ver los montes iluminarse de explosiones y sus almas asediadas no se sentían solas. En estas horas, la actuación del Escuadrón Canberra fue de gran importancia, no sólo por los daños y bajas que el poder de sus bombas causaba en el enemigo, sino también para levantar la moral de las tropas argentinas.

El último día de combate de la Fuerza Aérea Argentina, también tuvo como protagonista al Escuadrón Canberra. A las 21:30 del 13 de junio, dos aviones, matrículas B-108 y B-109, decolaron de Río Gallegos para

apoyar el accionar de las defensas terrestres en Puerto Argentino. Al llegar al blanco, el B-109 pudo realizar su lanzamiento sin problemas pero, apenas hubo lanzado sus bombas el B-108, tripulado por los capitanes Roberto Pastrán y Fernando Casado, fue alcanzado por un misil que destruyó parte del avión. El otro había alcanzado a lanzar sus chaff y bengalas y logró regresar indemne a su base. Al día siguiente cesaron las hostilidades.

El B-108, volando en formación, rumbo a su última misión Cuando los prisioneros argentinos regresaron al continente, debieron llenar, por escrito, "Interrogatorios a Personal que participó en el Teatro de Operaciones Malvinas". Uno de los puntos a completar era "Comentarios del Enemigo" y, al revisarlos, pueden observarse varias referencias al Canberra en las que se escuchó decir que debían haber sido renovados en su equipamiento por lo exacto de sus bombardeos y su accionar eficiente.

El sistema de contramedidas electrónicas, que había comenzado a tomar forma por el empeño de unos jóvenes adolescentes de Paraná probó su efectividad, a un punto tal que, los únicos dos aviones Canberra derribados fueron los que no pudieron lanzar los Chaff fabricados por la tallarinera ni las bengalas caseras. Actualmente, la tallarinera industrial y los lanzadores de bengalas y chaff, pueden observarse en la sala histórica de la II Brigada Aérea, como muestras del ingenio, capacidad y profesionalismo de su personal, para crear una mínima posibilidad de defensa en el combate.



Canberra MK62

5 DE JUNIO DE 1982

La Fuerza Aérea Argentina, realizó intensos bombardeos contra posiciones británicas sobre los Montes Kent y Dos Hermanas, a unos 25 kilómetros de Puerto Argentino. Esas operaciones se realizaron con aviones bombarderos Canberra.

Ante el encuentro previsto entre el buque hospital argentino Bahía Paraíso con el buque hospital británico Uganda, se logró recoger 47 heridos argentinos. Funcionarios militares comentaron a la prensa que “Actualmente se dirige hacia Puerto Fox y Puerto Howard, donde se propone recoger los heridos de la zona, habiéndose previsto luego el traslado de todos ellos hacia el continente”.

Fuentes del Ministerio de Defensa británico informaron que cuatro unidades navales debieron ser retiradas de la zona de operaciones para dar reparación ante las averías producidas como consecuencia de su enfrentamiento con las fuerzas argentinas. Se reconoció que el Destructor 42 HMS Glasgow y a la Fragata clase Leander HMS Argonaut, serían parte de los buques siniestrados.

El 3.º Batallón Paracaidista británico llevó a cabo una desesperada marcha a través de las colinas al norte del Monte Simón para tomar la pieza clave del terreno alto que dominaba Estancia House, apodado "Granja Estancia".

Las condiciones meteorológicas fueron atroces, para los paracaidistas que debieron marchar hacia el objetivo a través de empinadas colinas resbaladizas. Nick Rose un soldado raso del 6.º Pelotón al mando del teniente Jonathan Shaw, describió la dificultad del avance debido a las irregularidades del terreno y las condiciones del clima.

El capitán Matthew Selfridge del 3 PARA estableció una base de patrulla cerca del Río Murrell para fines de mayo, a dos kilómetros al oeste del Monte Longdon. Desde allí envió sus patrullas especializadas de la Compañía D para explorar las posiciones argentinas en Longdon. La Compañía D hizo patrulla en la noche del 4 al 5 de junio. Los integrantes de esta patrulla fueron el cabo Jerry Phillips y los soldados Richard Absolon y Bill Hayward, todos tiradores especiales.

La patrulla de Phillips, dado la tarea de penetrar el 1er Pelotón del subteniente Juan Baldini con el fin de obtener un prisionero, informaron al regresar haber eliminado con fuego de tirador especial a un oficial argentino —Baldini— y los sirvientes de uno de sus morteros con un cohete antitanque. También informan que los defensores argentinos reaccionaron demasiado tarde pero con mucho fuego de ametralladora, además de artillería y morteros. Pero en verdad no hubo pérdidas entre los argentinos en Longdon esa noche. El cabo Phillips no obstante, mantiene haber matado o gravemente herido personalmente a un oficial argentino en las posiciones de Baldini y penetrado las defensas argentinas y eliminado a dos conscriptos encargados de un mortero con un cohete antitanque disparado a corta distancia.

En el lado argentino, los comandantes pronto se dieron cuenta de que los soldados del Pelotón de Reconocimiento del Regimiento de Infantería 7 apostados en la posición circundante de "Wireless Ridge" como parte de la reserva, no estaban en condiciones de llevar a cabo su propio patrullaje. Así que, las unidades de comandos argentinos, normalmente utilizados para reconocimientos profundos tuvieron que asumir este rol. Ellos fueron capaces de hacerlo con mucho éxito y en las primeras horas del 7 de junio, una patrulla combinada de la Compañía de Comandos 601 y el Escuadrón de Fuerzas Especiales 601 de la

Gendarmería Nacional (EFE601GNA), investigando los informes del mayor Jaimet de actividad enemiga alrededor del Murrell Bridge fueron vistos acercándose hacia el puente. Después de varias noches en la zona, los cabos Peter Hadden y Mark Brown y sus patrullas habían llegado como reemplazos en el acantilado en la orilla occidental del río Murrell, que las patrullas de los sargentos Ian Addle, John Pettinger y los cabos Jerry Phillips, Peter Higgs y Mark Hunter habían estado utilizando como una base.

En un corto espacio de tiempo una centinela informó de las figuras enemigas cerca del puente. Los paras abrieron fuego y un confuso combate se desarrolló en la oscuridad, con intenso fuego de fusiles SLR británicos y FAL argentinas, ametralladoras GPMG británicas y MAG argentinas, misiles antitanques LAW británicas y granadas de fusil Energa argentinas intercambiándose. La patrulla de comandos al mando del capitán Rubén Teófilo Figueroa demostraron ser bastante agresivos y antes del amanecer habían obligado a los 30 paras retirarse, teniendo que dejar atrás gran parte de su equipo en manos argentinas. Sólo un suboficial argentino —sargento Rubén Poggi— resultó herido durante la contraemboscada argentina.

A partir de entonces las patrullas británicas tuvieron que ser montadas más cerca de su propia línea en Granja Estancia.

6 DE JUNIO DE 1982

En la BAM – Base Aérea Militar Malvinas continúa la defensa pasiva contra el cañoneo naval. Hubo tres heridos. Los pilotos de Pucará mantenían alerta por turnos en el aeropuerto, desde una hora antes de la salida del sol hasta el anochecer; quedando personal mecánico durante la noche.



7 DE JUNIO DE 1982

Cuatro aviones Learjets, los cuales servían en la Fuerza Aérea Argentina, conformando el Escuadrón Fenix, partieron desde el continente a cargo del Comandante de la Unidad, Vicecomodoro Rodolfo De La Colina. La misión tenía por objetivo efectuar una observación a gran altura sobre el Estrecho de San Carlos, en formación abierta con varias millas de distancia entre cada aparato, para suministrar al comando del FAS (Fuerza Aérea Sur) un reconocimiento fotográfico completo de la zona. Esta misión buscaba dar cuenta de la ubicación y preparación de los británicos, quienes estaban posicionados en San Carlos, necesitándose con suma urgencia detalles de sus capacidades humanas y militares.

El Learjet 35A con registro T-24, piloteado por el Vicecomodoro De La Colina, siendo impactado por un Misil Sea Dart disparado por una fragata, cae derribado, falleciendo los cinco tripulantes a bordo.

El N.º 2, es decir el avión del primer teniente Bianco, a 200 o 300 metros a la derecha del guía y 200 pies arriba, vio una gran bola de fuego en T-24, y la parte que quedó entera entró en tirabuzón, perdiendo todo contacto. Los restos del avión cayeron durante casi dos minutos y se estrellaron en la isla Borbón.⁵

El primer teniente Bianco dio motor a pleno y se alejó rápidamente ascendiendo, eran ya las 09:13 horas. Aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 10:40 horas

La Compañía de Comandos 602 con todos sus efectivos disponibles, se movilizó por tierra hasta cercanías del Río Murrell, ubicándose a la vanguardia de la línea defensiva del Regimiento de Infantería 4, junto con el Escuadrón Alacrán de Gendarmería Nacional con el apoyo de fuego del Grupo de Artillería 3 desde Puerto Argentino. En un enfrentamiento con tropas británicas resultan caídos en combate el Sargento Mario Antonio Cisneros y Ramón Gumersindo Acosta.



8 DE JUNIO DE 1982

A las 10:26, el Comando de la Fuerza Aérea Sur de Argentina en Comodoro Rivadavia recibió la información desde las Malvinas de que se observaban movimientos de dos buques británicos grandes y otros dos pequeños en la zona de punta Fitz Roy, y que podría tratarse de un desembarco.

Durante el desembarco del 8 de junio los barcos británicos fueron atacados por dos oleadas de aviones A-4B Skyhawk de la V Brigada Aérea, cada uno de ellos cargado con tres bombas Mark 81 de 500 libras, de diseño español.

Precedidos por un Hércules KC-130 —indicativo Parca—, las dos escuadrillas despegaron sucesivamente de la Base Aérea Militar Río Gallegos, que en esos momentos era monitoreada por el submarino nuclear HMS Splendid.

La primera oleada, originalmente compuesta de ocho aviones, fue reducida a cinco cuando tres A-4B Skyhawk retornaron a la base debido a problemas de reabastecimiento de combustible.

Una escuadrilla —indicativo Mastín—, estaba liderada por el primer teniente Alberto Jorge Fillipini, secundado por los tenientes Daniel Eduardo Gálvez y Vicente Autiero y el alférez Hugo Edgardo Gómez. La otra escuadrilla —indicativo Dogo— estaba liderada por el capitán Pablo Carballo, secundado por el primer teniente Carlos Cachón, el teniente Carlos Alfredo Rinke y el alférez Leonardo Salvador Carmona.

El submarino nuclear HMS Valiant (S102), que operaba cerca de Río Grande (Tierra del Fuego), logró realizar el seguimiento de seis aviones M-5 Dagger que despegaron a las 13:00 de la BAM Río Grande para una misión complementaria, y envió una temprana señal de alarma, pero el informe del submarino falló y no pudo alertar a las fuerzas británicas en la bahía Agradable.

La explicación es que el destructor argentino ARA Santísima Trinidad (D-2) había interferido las comunicaciones entre los controladores aéreos de la Marina Real británica y los aviones Sea Harrier.

Los cinco A-4B reabastecieron combustible a los 52° S 66° O y continuaron. Sobrevolaron en vuelo rasante sobre el área señalada observando los helicópteros y tropas británicas. Luego se encontraron con los dos buques de desembarco.

Un ataque aéreo destruye al RFA Sir Galahad y avería al RFA Sir Tristram y al HMS Plymouth. Tres aviones argentinos son derribados. La acción de la voladura de un puente por parte de efectivos militares argentinos, determinó la modificación de la planificación original británica, la cual planteaba desembarcar los médicos de la 5º Brigada y Ambulancias de Campaña para instalar un hospital. A bordo del Sir Galahad se encontraba el 2do Regimiento de Guardias Galeses, quienes serían empleados en su primera misión, pero la negativa de su Jefe en desembarcar e iniciar una marcha a pie de 32 km para salvar el espacio que acortaba el puente volado, determinó que los mismos se encontrasen a la espera de lanchas de desembarco para acortar distancias.

Cerca del mediodía, en vuelo rasante dos Skyhawk y dos Mirage argentinos sorprendieron a los británicos, haciendo blanco sobre los buques presentes en la zona y especialmente en las lanchas desembarco que se encontraban transportando personal. El fuego rápidamente invadió al Sir Galahad, desencadenando

explosiones de gran magnitud, con altísimos costos en vidas y recursos militares.

Desde ese día el 8 de junio, tanto para los británicos como para los argentinos, se identifica al mismo como el “Desastre de Bahía Agradable”.

La Fuerza Aérea Argentina propinó un duro golpe a la Fuerza de Tareas 317, desbaratando un intento de desembarco en la bahía Agradable, con la destrucción de dos buques de desembarco, 56 muertos y entre 150 y 200 heridos británicos, perdiendo a su vez tres aviones. Fue la mayor cantidad de bajas británicas en una sola batalla desde la Segunda Guerra Mundial. Fue conocido como «el día más negro de la flota invasora».

Sir Galahad



9 DE JUNIO DE 1982

Por la mañana aviones Harrier bombardearon las posiciones del RI 3, RI 6 y BIM 5 con bombas BELUGA. La artillería enemiga batió durante todo el día las posiciones del RI 4 y del RI 7.

A la tarde se produjeron dos bombardeos de la FAA sobre la cabeza de playa enemiga formada en Fitz Roy, sin apreciación de sus efectos. Se produjeron encuentros de patrullas de exploración al Oeste de Harriet y Longdon. El enemigo desarrolló intensa actividad con helicópteros en Bahía Agradable, desde los buques incendiados hacia la costa. Esta actividad no pudo ser contrarrestada. La artillería propia batió durante todo el día blancos referidos por las fuerzas de 1ra línea. En la zona de Mte Challenger, logró hacerse impacto en una posición de armas pesadas enemigas.

La noche del 9 al 10 de junio de 1982, la Compañía de Comandos 602 instaló una emboscada unos 5 km al frente de las posiciones del Regimiento de Infantería 4 en Monte Dos Hermanas. Habían sido reforzados con

una sección del Escuadrón Alacrán de Gendarmería Nacional.

10 DE JUNIO DE 1982

Sobre las posiciones argentinas en Puerto Yapeyú, zona geográfica ubicada en la Isla Gran Malvina, el rutinario bombardeo de una Fragata británica sobre las posiciones del Regimiento de Infantería 5 y la precisión del fuego naval británico, generó la inquietud sobre la presencia de observadores adelantados británicos que pasaban información para la corrección de los disparos efectuados desde las fragatas.

Con el envío de una fracción de la Compañía de Comandos 601, se accedió al terreno en busca de efectivos militares enemigos o civiles, detectando a dos soldados británicos entablando combate. Después de unos minutos cae uno de ellos y el otro se rinde en forma inmediata.

Se toma la decisión de abortar la ejecución de un contraataque argentino sobre la retaguardia del enemigo en Bahía de San Carlos, con efectivos propios disponibles en las islas y el refuerzo de la Brigada Aerotransportada 4 desde Comodoro Rivadavia. Dicha operación ofensiva tuvo su origen en el resultado exitoso del ataque de la Fuerza Aérea Argentina en Bahía Agradable.

Los británicos, presionan con fuego de artillería sobre las posiciones del Regimiento de Infantería 7 en las zonas cercana al Monte Kent y Monte Longdon.

El despliegue de ataques aéreos británicos se proyectan sobre las posiciones del Batallón de Infantería de Marina Nro 5, Grupo de Artillería 3, Regimiento de Infantería 7 y la Base Aérea Militar Malvinas, en las cercanías de Puerto Argentino.

El Buque Hospital ARA Bahía Paraíso, coordinando su ingreso mediante un canal de comunicaciones especial humanitario con la Task Force, para coordinar su ingreso a la Bahía de Puerto Argentino, retira personal militar herido en combate como evacua a parte del personal civil que prestaba servicios en las islas.

Por la mañana se produjeron bombardeos aéreos sobre las posiciones del RI 7 y BIM 5, mientras la artillería y morteros lo hizo sobre el RI 4. Este fuego fue tan intenso que adquirió características de fuego de preparación. Se observó progreso en la precisión del tiro. Las tropas propias fueron así prácticamente fijadas a sus posiciones. La presencia de un buque enemigo en el corredor destinado por la Fuerza Aérea Argentina para lanzar aeronaves de bombardeo, conllevó la cancelación de dicha maniobra requerida por el Cdo Conj Malvinas.

Durante la tarde se produjo un nuevo ataque inglés sobre el RI 25 y el Aeropuerto; y de artillería terrestre y

naval sobre el RI 4 y el RI 7, durante toda la noche. En la noche del 10/11 de Junio, la Ca Cdo(s) 602, que ocupaba una posición de emboscada en el extremo Oeste de la línea de riscos, a 3000 m al Oeste de la posición del RI 4 (Dos Hermanas – Harriet), enfrentó a una patrulla del SAS.. Bajo el mando de su Jefe de Compañía, la patrulla de 18 comandos se dividieron en cuatro escalones: apoyo, asalto, seguridad y recibimiento.

En la primera de ella se encontraban el entonces TP Vizoso Posse y el SG Cisnero. Cerca de la 01 de la madrugada, el sargento vio que una patrulla, de unos 8 marines ingleses, había logrado penetrar la zona vigilada por el grupo de apoyo, por lo que abrieron fuego sin dudarlos. La respuesta fue un cohete Law de 66mm que impactó de lleno en el tórax al SG Cisnero. La onda expansiva lanzó por el aire al TP Vizoso Posse que cayó sobre las rocas a metros de él.

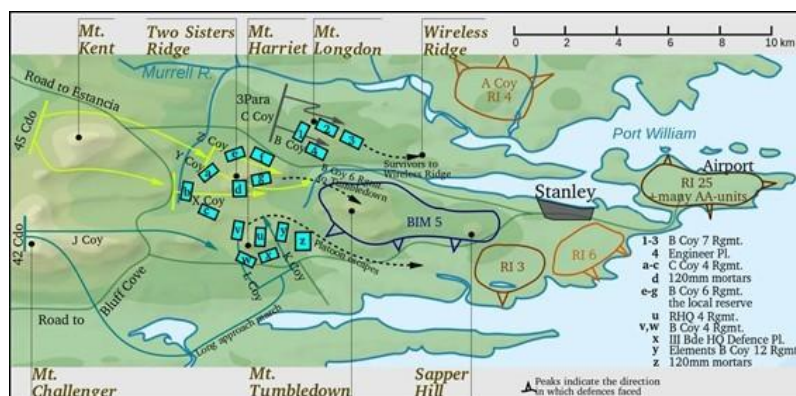
En esta acción murió el Sarg 1ro JORGE MANUEL CISNEROS y fue herido seriamente el Tte 1ro JORGE MANUEL VIZOSO, quién después de recibir un disparo y mientras un soldado inglés intentaba ultimarlos, salvó milagrosamente su vida, cuando el tiro de gracia fue detenido por una cuenta del Rosario de la Santísima Virgen.

EL TP se cercioró que el SG Cisnero había fallecido, permaneciendo junto a los restos del cuerpo de éste, viendo como se aproximaban los ingleses. Ante la sorpresa de los efectivos enemigos, utilizando su arma de fuego por sorpresa, abatió por los menos a tres integrantes de la patrulla SAS, y luego fue recuperado por el resto de su patrulla.

Luego de aproximadamente 90 min de intenso combate, el enemigo se replegó tras sufrir numerosas bajas. Durante el repliegue a las propias posiciones el TP Vizoso Posse se negó a ser auxiliado, pese a la gravedad de sus heridas, a fin de no constituir una carga para los demás, pidiendo reiteradamente que se lo deje librado a sus propias posibilidades.

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

El TP Vizoso Posse fue evacuado de Malvinas hacia el continente en el último Hércules el 13 de junio, un día antes de la caída de Puerto Argentino.



11 DE JUNIO DE 1982

En el desarrollo de la noche del día 10 y la madrugada del día 11 de Junio, un intenso cañoneo naval británico fue desencadenado sobre las posiciones argentinas apostadas sobre los montes circundantes a Puerto Argentino.

Durante la mañana un helicóptero británico lanza, desde la Bahía de Puerto Argentino dos misiles hilo guiados. Impactando uno en proximidades del Buque Hospital Bahía Paraíso, presente en la bahía y el otro dando de lleno en el edificio donde operaba la Sección de Inteligencia militar, presente en las islas.

Durante la noche, aterrizó un Hércules C-130, transportando un cañón de 155 milímetros y munición del mismo calibre.

Avanzada la noche el 2do Jefe de Regimiento de Infantería 7, informa que mientras se recibía fuego naval y de artillería terrestre el enemigo en el Monte Longdon, la Sección ubicada al Oeste, fue atacada. Se dispuso el envío inmediato de una sección de refuerzo y el Comandante de la Brigada ordenó el desplazamiento del Escuadrón de Exploración de Caballería 10 hacia la zona en cuestión.

El Comando de la Fuerza de Tareas Conjunta recibe informes urgentes sobre intentos de infiltración de unidades británicas por el sudeste del Monte Harriet entre las posiciones del Regimiento de Infantería 4 y el Batallón de Infantería de Marina 5. Ante este escenario se dio la orden de batir la zona con fuego de artillería.

Se inicia el repliegue de tropas desde los montes circundantes hacia Puerto Argentino

La Compañía "B" del Regimiento de Infantería 7, reforzada con la 1ra Sección de Ingenieros de Compañía de Ingenieros 10 y una Sección de ametralladoras de la Infantería de Marina, se encontraban emplazadas cubriendo el acceso Noroeste a la primera línea de posiciones defensivas de Puerto Argentino, en las alturas de Monte Longdon, a ordenes del Mayor Carlos Carrizo Salvadores, 2do jefe del Regimiento 7, constituyendo un punto fuerte denominado Subsector Plata y que defendía los 360° de la posición.

El 8 de junio, después de que oscureció, patrullas adelantadas detectaron la aproximación de fuerzas de infantería inglesas. Inmediatamente, se ordenó la apertura de fuego de los morteros pesados y se solicitó apoyo de fuego sobre la zona de avance del enemigo, acción que produjo su repliegue hacia el Noroeste. En los siguientes tres días se produjeron varios ataques aéreos, alcanzando por momentos una gran intensidad.

A las 20.30 horas del 11 de junio, se intensificó el fuego de artillería enemigo y se cortaron los tendidos telefónicos. Las distintas secciones quedaron comunicadas sólo por radio. Personal de comunicaciones, bajo el fuego inglés, inició su reparación, logrando restablecer el tendido una hora después. A las 21.30 hs el Subteniente Juan Domingo Baldini, Jefe de la 1ra Sección, informó que el enemigo había alcanzado su posición, comunicando que se aprestaba a lanzar un contraataque. Este valiente Oficial pasó a la acción y cayó sin vida junto al Cabo Ríos. A las 23 hs se inició el masivo ataque inglés sobre Monte Longdon. Sobre la

medianoche, el Jefe del subsector ordenó al Teniente Hugo Aníbal Quiroga, Jefe de la Sección de Ingenieros 10, que lanzara un ataque sobre el sector donde estaba cercada la 1ra Sección de Baldini, con el fin de recuperar posiciones o facilitar el repliegue de esos efectivos. Los ingenieros se enfrentaron a los británicos, logrando que éstos se replegaran. Pero la fuerza de este ataque terminó deteniéndose, pues nuevas tropas inglesas presionaban sobre los flancos. Los combates cuerpo a cuerpo se multiplicaron lográndose, finalmente, detener el avance inglés y estabilizando la situación del sector. Entretanto, y desde las 23 hs la 2da y 3ra Sección de la compañía B eran presionadas por el enemigo desde el Oeste, Suroeste y Noroeste.

En esas circunstancias, se solicitó al Jefe del Regimiento 7 el envío de efectivos para emprender un nuevo contraataque sobre el enemigo. Con las primeras horas del 12 de junio llegó a Monte Longdon la Primera Sección de la Compañía C del Regimiento 7 al mando del Teniente Raúl Castañeda, quien había marchado hasta allí, hostigado por el fuego inglés. Se le ordenó entonces ejecutar un contraataque en dirección Noroeste para envolver a los británicos que asediaban a la Sección de Ingenieros y lo que quedaba de la 1ra Sección (Subteniente Baldini). A las 3 hs del 12 de junio, Castañeda entró en combate, enfrentando a importantes fuerzas del enemigo. Su embestida logró el repliegue de los británicos. Pero un masivo fuego de morteros detuvo el ímpetu argentino y propició un nuevo ataque inglés, ahora reforzado con nuevos efectivos. A las 5 horas del 12 de junio, el enemigo atacaba desde el Norte, Noroeste, Oeste y Suroeste con efectivos varias veces superiores, apoyado por masivo fuego de artillería y morteros. Las bengalas iluminaban el cielo nocturno. Para ese entonces, los argentinos ya no tenían efectivos disponibles para intentar un contraataque y sus municiones estaban casi agotadas. A pesar del fuego de artillería nacional, que castigaba las posiciones inglesas, el ataque británico no cedía.

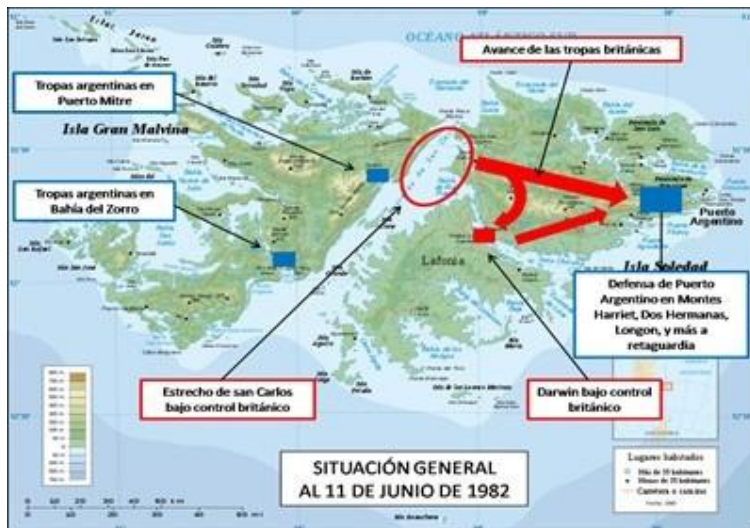
A las 6.30 hs, el Comandante de la Agrupación Puerto Argentino ordenó el repliegue de las tropas Argentinas hacía Wireless Ridge y también ejecutar fuego masivo de artillería sobre las alturas de Monte Longdon, una vez que se retiraran. Después, se ordenó el repliegue de estos valerosos y extenuados combatientes a Puerto Argentino. De los trescientos efectivos empeñados en este combate, sólo noventa de ellos pudieron llegar a la capital malvinera. El resto quedó muerto, herido o prisionero. Monte Longdon fue el combate más encarnizado de la campaña de las Malvinas y en aquella oscuridad poblada de bengalas, munición trazadora y relámpagos de bayonetas y cuchillos, nuestros soldados ofrecieron la más enconada resistencia y en muchos casos el supremo sacrificio hasta perder la vida.



Monte Longdon



Balas de Fal en una posición argentina en Apple Pie, Wireless Ridge



12 DE JUNIO DE 1982

Siendo la 01.30hs el Segundo Jefe del Regimiento de Infantería 7 inicia un contraataque por el Norte de Monte Longdon para tratar de recuperar el sector Oeste. Este logró sostenerse por un tiempo significativo, sin lograr el objetivo, pero estabilizó la situación..

Simultaneamente el Jefe del Regimiento de Infantería 4, que ocupaba la posición de Monte Harriet, informa que es atacado desde el Sur y el Norte, bajo un sostenido fuego naval. Se lo apoya con fuego de artillería propio. Continuó la presión del enemigo, quién al alcanzar la cima del Monte obligó el repliegue de los efectivos argentinos al sector Oeste. A las 02.45hs se cortó el enlace con la Unidad.

Paralelamente, se desarrollaba otro ataque británico al Cerro Dos Hermanas previamente apoyado por intenso fuego de artillería

A las 03.15hs se dispara un misil Exocet MM38, extraído de la Corbeta ARA Guerrico que había sido emplazado en un tráiler integrado con un radar de la Fuerza Aérea, impactando en el Destructor HMS Glamorgan, que había hostigado con fuego naval las posiciones argentinas.

A las 04.00hs se observan algunos efectivos del Regimiento de Infantería 4 que en su repliegue son reunidos en la zona de la Reserva del Batallón de Infantería de Marina 5, quien procura reorganizarlo y equiparlos nuevamente. Otros efectivos del Regimiento que se replegaban por otro sector se confundieron con los efectivos de la Compañía B del Regimiento de Infantería 6, quién en pleno movimiento de un contraataque debió suspenderlo para reordenar la situación, a los fines de evitar complicaciones mayores, reubicándose al Norte del Cerro Tumbledown a las 05.45hs aproximadamente.

Siendo las 06.30hs el Segundo Jefe del Regimiento de Infantería 7, que había resistido varios embates del enemigo, había sufrido varias bajas y su posición estaba siendo rodeada, razón por la cual recibe la orden de replegarse para reordenar su personal y equipo. Para apoyar esta acción se cubrió el desplazamiento de la fracción mediante un intenso fuego de artillería propia sobre Monte Longdon.

El Escuadrón de Exploración de Caballería Blindado 10, que se encontraba adelantado, próximo a la zona del Regimiento de Infantería 7, recibió la orden de replegarse llevando consigo personal del Regimiento 4 que se le sumó, a quiénes reorganizó y agregó a su organización.

Entre las 08.30hs y las 09.00hs se había recompuesto el nuevo sistema defensivo apoyado en Wireless Ridge el Regimiento de Infantería Mecanizado 7, en Tumbledown- Monte William el Batallón de Infantería de Marina 5 y entre ambas Unidades se emplazaban el Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 10, la Compañía B del Regimiento de Infantería 6 y la Compañía Reserva del Regimiento de Infantería 3.

Durante la mañana se sucedieron combates, con particular incidencia de los fuegos de la artillería terrestre de

ambas Fuerzas. Asimismo se encomendaron nuevas misiones a las distintas Unidades, a los efectos de lograr un mejor complemento entre las diferentes fracciones, frente a futuras acciones del enemigo.

Se planifica el recupero por modo aéreo de efectivos de la Compañía A del Regimiento de Infantería 4 que habían quedado aislados al Norte de Freycinet.

El 12 de junio a la mañana los británicos tomaron el Monte Harriet . El Regimiento 4 de Infantería (RI 4), después de ser rodeado por efectivos superiores se había rendido. Así lo describe el general británico Julian Thompson:

"Nos encontramos con 300 prisioneros, incluidos el jefe del Regimiento de Infantería 4 y varios oficiales. Esto muestra las mentiras de las informaciones de la prensa según las cuales los oficiales huían dejando a sus soldados conscriptos para que fueran masacrados o se rindieran como ovejas (...) Oficiales y suboficiales se batieron duramente".

Fracciones del RI 6 y del RI 7, se habían replegado sobre Puerto Argentino después de combatir en los montes Dos Hermanas y Longdon, donde perdió la vida el observador adelantado del Grupo de Artillería 3 (GA 3) teniente Alberto Ramos.

El enemigo dedicó ese día a reorganizarse y adelantar su artillería. Mientras transportaban sus cañones de 105 mm enganchados en sus helicópteros, abrimos fuego con munición con espoletas a tiempo (hacen explotar los proyectiles en el aire) y uno de mis observadores adelantados informó que un helicóptero británico había caído en llamas. El fuego de contra artillería de los ingleses cesó de inmediato.

Se esperaba el inminente ataque a los cerros Tumbledown, William y a Sapper Hill, situados a 7, 6 y 3 km respectivamente de Puerto Argentino, defendidos por el Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM 5), a órdenes del capitán de fragata Carlos H. Robacio.

Ese Batallón poseía un alto grado de adiestramiento adaptado al clima, tenía su dotación de hombres, material y armamento completos, y su sistema logístico no experimentó alteración alguna porque fue abastecido en forma directa por aviones de la Armada. Su asiento de paz era Río Grande, en la isla de Tierra del Fuego. Su batería de 6 obuses de 105 mm se incorporó al sistema unificado de control y dirección de fuego que operaba el Comando de Artillería del Ejército de la guarnición Malvinas.

Con el BIM 5 realicé coordinaciones estrechas que dieron resultado en los combates más intensos que se libraron en las últimas 48 horas. Operamos con una precisión e integración que parecía haber sido consecuencia de ejercitaciones previas en el continente, cuando en realidad nos conocimos el 15 de abril en Malvinas.

Como profesionales recordábamos la experiencia alemana en la Segunda Guerra Mundial, que con claridad lo expresó entonces el mariscal alemán Erich von Manstein en 1942 referido al cerco ruso en Stalingrado, como consecuencia de la inmovilidad, agotamiento y falta de apoyo aéreo y logístico:

"A pesar de una resistencia heroica, la lucha de los últimos días produjeron irrupciones enemigas profundas, que hasta ahora solo pueden ser contenidas precariamente. Reservas ya no existen, ni pueden ser formadas tampoco. La munición alcanza apenas para tres días; combustible no hay más. Las armas pesadas ya no pueden ser movidas. Elevadas pérdidas y un abastecimiento deficiente, unidos a un frío muy intenso, han hecho descender considerablemente, además, la capacidad de resistencia de la tropa. Cabe prever que, si los ataques enemigos continúan con la misma intensidad, el frente probablemente no resistirá más que algunos días [...]. Las condiciones impidieron nuevamente el abastecimiento por vía aérea, así como el empleo de la aviación de combate para aliviar al Ejército en su difícil lucha".

Salvando las circunstancias de tiempo , modo , lugar y efectivos en pugna nuestra situación guardaba cierta relación con lo expresado.

A la tarde del 12 de junio, un avión Harrier, con su inconfundible sonido, nos sobrevoló a unos 300 metros de altura y abrió fuego con cañones y misiles sobre una de mis baterías de cañones de 155 mm ubicados en ladera este de Sapper Hill. Temí lo peor, pero solo tuvimos 7 heridos leves: el cabo primero Omar Livorio y 6 soldados. Los refugios para los operadores de los cañones preparados por el teniente primero Luis Daffunchio limitaron los efectos del ataque del avión. El adversario arriesgó un Harrier que cuesta más de 25 millones de dólares para neutralizar 2 cañones que no superan el 1 % de esa cifra, prueba evidente que el fuego de los mismos los afectaba.

El día 4 de mayo de 1982, la Aviación Naval Argentina obtuvo una resonante victoria al destruir al poderoso buque inglés HMS "Sheffield", utilizando aviones Super Étendard equipados con misiles Exocet AM-39 (Aire-Mar). Tras ese exitoso ataque, el Estado Mayor de la Armada estudió la posibilidad de emplear también su arsenal de misiles Exocet MM-38 (Mar-Mar), para detener la acción de los buques de guerra británicos, que efectuaban un persistente cañoneo naval nocturno sobre las unidades argentinas destacadas en las Islas Malvinas.

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

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

Entre otras cosas, Pérez trabajó en Investigación y Desarrollo en el área de misiles de CITEFA, proyectó y ejecutó el montaje de los Exocet MM-38 en varios destructores de la Armada, y había viajado a Francia recientemente para supervisar la recepción de los misiles AM-39 destinados a los aviones Super Étendard

(SUE).

Con astucia, charlando con ingenieros de la empresa Aérospatiale, Pérez les sacó cierta información "no escrita" sobre los misiles que fabricaban, lo que resultaría de primordial utilidad para el futuro éxito de los SUE y también para encarar el diseño, construcción y operación de un sistema para el emplazamiento terrestre de un lanzador de misiles Exocet MM-38.

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

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

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

"Cortábamos cables y probábamos señales mediante cablecitos, y estos cablecitos se juntaban con otros para simular otras señales, y éstas otras eran aplicadas con pilas, y así obteníamos, sucesivamente, indicios, marcas, signos que nos permitían reconstruir un sistema", describió Pérez. "Al cabo de numerosos ensayos, llegamos a la conclusión, casi fantástica, de que sí, podíamos engañar al misil".

A partir de aquella seguridad se construyó un sistema que simulaba las señales eléctricas de control que la verdadera computadora de a bordo enviaba al misil en su montaje original, una plataforma inercial de lanzamiento terrestre, un carretón para transportar los misiles, un equipo de detección del blanco y un grupo electrógeno que proveía la alimentación eléctrica. Construcción muy "berreta", según su inventor Esta serie de equipos debieron fabricarse velozmente, utilizando los elementos ordinarios que pueden hallarse en un taller naval, lo que provocó que la instalación resultase más grande que lo técnicamente necesario y tuviese componentes algo obsoletos.

Así la plataforma de lanzamiento se fabricó con un carretón y se usó el generador de un antiguo reflector antiaéreo. Además, los hijos de Julio Pérez, Marcelo y Fernando, revelaron que esa improvisada batería misilística terrestre, que el Capitán había bautizado "Instalación de Tiro Berreta – ITB", funcionaba con válvulas de vacío que tardaban un tiempo en calentarse (como las radios de 1940), pues su padre no tuvo tiempo suficiente para crear ni el software ni una computadora adecuada.

El gobierno de la ITB también requirió soluciones algo "cavernícolas" para simplificar el equipo. En operación normal, la computadora del buque envía un paquete de datos de 64 bits y espera que el Exocet lo devuelva sin errores. Luego desafia al misil con un paquete ligeramente diferente, para ver si lo replica correctamente. Finalmente le manda el paquete con todos los datos de distancia, altura de vuelo, región

donde debe buscar el blanco y muchos otros parámetros para asegurar el disparo a efectuar.

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

La instalación en Malvinas

Tras muchas jornadas de febril trabajo en Puerto Belgrano, y dos peligrosos vuelos que debieron suspenderse, los equipos, el personal técnico, y los contenedores-lanzadores de los misiles llegaron a Puerto Argentino el 31 de mayo de 1982, a bordo de aviones Hércules.

Rápidamente el Apostadero Naval Malvinas se puso a colaborar con el proyecto. Se colocaron los equipos en la zona del Muelle Este de Puerto Argentino, disimulando su presencia con redes de enmascaramiento. Los componentes se dispersaron y se ubicaron lejos del lugar de lanzamiento, para que en las fotos tomadas por aviones y satélites no se descubriera lo que se estaba preparando.

Se ordenó el más estricto secreto sobre la operación, pues se sospechaba que los kelpers enviaban información a los británicos. Asimismo se dispuso una guardia reforzada sobre los equipos, ya que eran un objetivo apetecible para un ataque de comandos enemigos. Analizada la situación, se llegó a la conclusión de que el mejor sitio para emplazar la plataforma de lanzamiento era en el camino asfaltado que atraviesa el istmo que une a la península del aeropuerto con el resto de la Isla Soledad, y que el armado de la instalación misilística en ese lugar debía comenzar al anochecer con la mayor discreción posible.

Para obtener información precisa sobre la ubicación de los buques a abatir se disponía de un radar antipersonal del Ejército. Los datos que brindaba tenían un formato distinto al que usaba la ITB, por lo que mediante cálculos manuales debían convertirse en determinados valores de tensión, que se ajustaban mediante potenciómetros a fin de programar el misil a disparar. Pero como desde que el radar detectaba el blanco hasta que los datos se convertían manualmente y llegaban al Exocet, el buque enemigo se seguía moviendo, el capitán Pérez rápidamente debía ajustar la programación a enviar, estimando "a ojímetro" la nueva posición.

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

Luego, cerca de las 20:00 arribaba el carretón con dos contenedores de misiles, y también llegaba una grúa autopropulsada que servía para levantar los contenedores y montarlos sobre la plataforma de lanzamiento. Finalmente, a eso de las 20:30 se presentaba el dispositivo electrónico de control de tiro con su grupo electrógeno, y se realizaba el cableado de todos los equipos. Tras verificar la instalación, se encendía el grupo electrógeno y todo quedaba listo para el disparo de los Exocet. A partir de entonces debía aguardarse que

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

El 1º de junio se presentó la primera oportunidad. En el primer intento falló la ignición del propulsor del misil, por causas que no pudieron determinarse. Rápidamente se preparó el lanzamiento del segundo misil, que partió con una trayectoria incorrecta por errores originados en el apuro de efectuar el disparo antes de que el buque enemigo se alejase. En los días siguientes se suspendieron las operaciones por falta de misiles y se descubrió que un pequeño componente de la ITB fallaba, por lo que rápidamente se lo reemplazó.

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

El disparo estelar de la ITB

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

Esa noche el radar detectó un buque británico que se encontraba a 29.960 metros en dirección 201º 22', habiendo así ingresado en la zona de alcance de los misiles. Rápidamente se ejecutaron todos los pasos para el disparo del Exocet, que esta vez salió correctamente orientado e impactó en el blanco luego de algunos minutos que parecieron interminables, originando un gran resplandor que indicaba el éxito obtenido.

Esta acción sin precedentes en el mundo fue filmada por el equipo de Carlos Ríos Centeno, productor del programa de televisión "La aventura del hombre", que a la sazón operaba el radar antipersonal Rasit.

En ese momento, los que peleaban en los montes vieron la gran explosión en el mar, los canales radiales de ambos bandos se saturaron de mensajes y se escucharon expresiones de júbilo en las trincheras argentinas, que venían soportando el bombardeo naval británico.

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

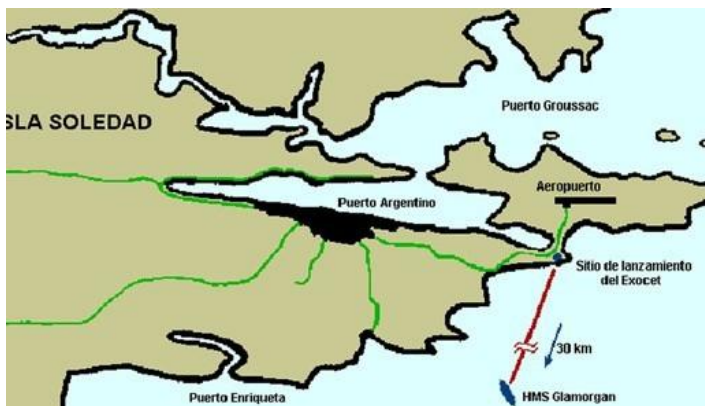
En la acción fallecieron 13 personas y 22 resultaron heridas. El buque no se hundió pero quedó fuera de combate, por lo que no pudo volver a atacar las posiciones argentinas hasta el fin del conflicto.

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

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



HMS Glamorgan



Exocet, Tierra-Mar

13 DE JUNIO DE 1982

El día 13 amaneció claro y soleado. Desde la mañana se inició un duelo de artillería entre los dos bandos, y recibimos el fuego de contrabatería más intenso de toda la guerra, más de cientos de proyectiles de 105 mm, disparados por la artillería británica.

Turba y polvo oscurecieron el soleado día. Las explosiones alrededor de nosotros se sucedieron sin interrupción. El saldo fue de un muerto, el cabo Angel Quispe, y 2 suboficiales y 4 soldados heridos. Fuentes británicas consignaron a esas acciones como: "...un episodio terrorífico, desesperado y al mismo tiempo trágico".

Monte Tumbledown

El Capitán de Fragata IM Carlos Robacio estuvo a cargo del glorioso Batallón de Infantería de Marina Nº 5 (BIM5), tuvo bajo su mando a 800 marinos de este batallón de la Armada Argentina y a 200 soldados pertenecientes a 2 Compañías adscriptas correspondientes a los Regimiento de Infantería Nº 3 y 6 del Ejército Argentino durante los combates terrestres por Puerto Argentino.

Durante la batalla por Puerto Argentino y en la última semana del conflicto, combatió al mando de estos casi 1000 valientes en la colina Tumbledown y en los montes Sapper Hill y Williams, contra una fuerza combinada británica superior en cantidad de hombres y más poderosa en armamento y tecnología, conformada por:

1. La Brigada de Royal Marines (RM) Escolta de la Reina, compuesta por Tres Batallones, los RM 40, 42 y 45.
2. La V Brigada del Ejército Británico, compuesta por Tres Regimientos de Infantería, uno Galés, otro Escocés y otro de Ghurkas Nepaleses.
3. Dos Regimientos de infantería Aerotransportada (Paracaidistas), el PARA-2 (tres batallones) y el PARA-3 (tres batallones); lo que conformaba una fuerza de aproximadamente 10.000 combatientes.

En la noche y madrugada del 13 al 14 de Junio, desoyendo la ya impartida orden de rendición emanada del General Menéndez, Gobernador y Comandante Militar Argentino de las Islas, siguió junto a todos sus valientes, combatiendo a los británicos y logrando mantenerlos aferrados por varias horas y haciéndolos retroceder en 14 kilómetros el avance de las fuerzas británicas.

El GA 3 y el GA 4, a órdenes del teniente coronel Carlos Quevedo, apoyamos el repliegue del BIM 5 y a una pequeña fracción de un Escuadrón de Caballería, a pie, a órdenes del Capitán Rodrigo Soloaga.

En el combate de Tumbledown los ingleses contaron con una superioridad de 5 a 1, y enfrentaron una resistencia

jamás pensada.

Fue una noche larga, interminable y confusa. La oscuridad, iluminada por el rojo de la munición trazante de las ametralladoras, el resplandor y estampido que dejaban los proyectiles al salir de la boca de nuestros cañones, el silbido de los proyectiles de la artillería británica antes del impacto, daban a la noche una imagen dantesca al perforar la oscuridad como si fuera un espectáculo de fuegos artificiales, pero en nuestro caso letales. Los británicos reconocieron el valor de nuestros soldados y honraron a los muertos en acción.

Cerca de la medianoche, la Primera Sección de la Compañía de Ingenieros Anfibios, repliega desde su posición al noroeste de Tumbledown, hacia el Puesto de Comando del Batallón de Infantería 5. En el marco de las últimas acciones de ataque aéreo, dos bombarderos MK.62 Canberra y dos aviones interceptores Mirage III L realizan un ataque en horas nocturnas, sobre posiciones británicas. En esta misión de bombardeo se debió lamentar el derribo de uno de los bombarderos con el fallecimiento de su navegante; el piloto logró eyectarse, cayendo al mar y luego alcanzando la costa , el mismo caminó durante 24 horas, siendo capturado por el fuerzas británicas.

Los primeros en reconocer el comportamiento de nuestras fuerzas fueron los británicos.

Uno de ellos, el comandante de la 5ta Brigada de Infantería, Anthony Wilson, dijo: "No cabe duda de que los hombres que se nos opusieron eran soldados tenaces y competentes, y muchos han muerto en su puesto". Cuando el 14 de junio a media mañana, finalmente el BIM5 inició el repliegue final desde las colinas hacia Puerto Argentino, habían agotado totalmente la munición de combate, derribando además en la mañana del 14, dos helicópteros ingleses.

Así entran a la ciudad, manteniendo en su poder la totalidad de sus armas, con todas sus tropas encolumnadas, marchando a paso redoblado y con el orgullo de haber combatido a la elite de las tropas británicas como nadie hubiera imaginado.





14 DE JUNIO DE 1982

Cerca de la medianoche el Jefe del Batallón de Infantería de Marina 5, brindó información sobre ataques en su sector desde el Oeste, el Noroeste y Sudoeste. Se utilizaron las fuerzas de la Compañía B del Regimiento de Infantería 6, para reforzar el norte sumado el apoyo del fuego de la artillería de campaña. El Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 10, desde la madrugada fue blanco de intenso fuego de artillería.

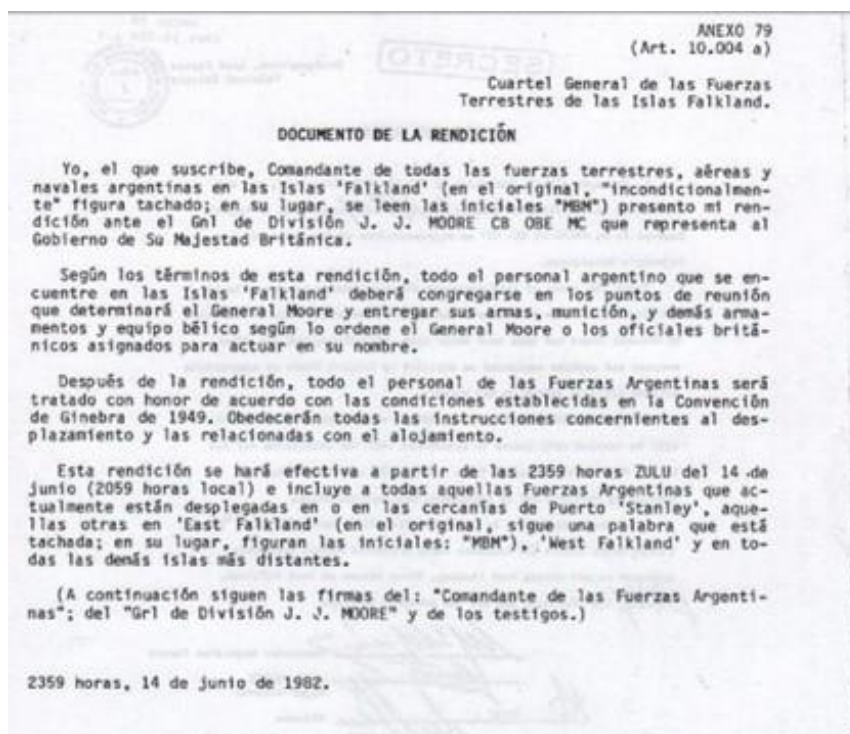
Transcurriendo la madrugada, las fuerzas británicas intensifican el fuego sobre posiciones del Regimiento de Infantería 7, el Batallón de Infantería de Marina 5 y el Escuadrón de Exploración, como así también proyectan fuego de artillería de campaña contra la artillería argentina. Ante el endurecimiento de los enfrentamientos, se da la orden a la Compañía "A" del Regimiento de Infantería 3, de dar apoyo al Regimiento de Infantería 7.

Iniciado el amanecer, se ordena el repliegue inmediato del Regimiento de Infantería 7 y del Escuadrón de Exploración de Caballería 10, presentes en las posiciones de Moody Brook. Al mismo momento, el sector Oeste del Monte Tumbledown fue conquistado por fuerzas británicas, junto con las zonas cercanas al norte de Moody Brook. Ya en el transcurso de la mañana, personal militar del Batallón de Infantería de Marina 5, sostenía una sola posición entre los Montes Tumbledown y William, habiendo fallado un contraataque contra los británicos.

Entre las 09:00 hs y las 10:00 hs el Escuadrón de Exploración de Caballería 10, intenta por diversos medios un contraataque sobre las posiciones británicas en proximidades de Moody Brook. Se ordena que el Regimiento de Infantería 6 se desplace para lograr apoyar al Regimiento de Infantería 3 en su función de bloqueo del avance británico.

Entre las 12:00 hs y las 14:00 hs el Batallón de Infantería de Marina 5 recibe la orden de replegarse hacia Puerto Argentino.

En horas de la tarde, ante el escenario resultante del avance británico y la situación irreversible que se presentaba, justificando el no derramamiento de una sola gota más de sangre, el Gobernador Militar General Menendez, acepta a las 13:00 hs realizar una reunión con el Comandante de las fuerzas británicas, a concretarse a las 16:00 hs, para fijar las pautas del fin de la batalla y coordinar el retiro y evacuación del personal militar argentino de las Islas Malvinas.



SECRET

Headquarters, Land Forces
Falkland Islands



DECLARATION OF SURRENDER

I, the undersigned, Commander of all the Argentine land, sea and air forces in the Falkland Islands *[Signature]* surrender to Major General J. J. MOORE CB CBE MC as representative of Her Britannic Majesty's Government.

Under the terms of this surrender all Argentinian personnel in the Falkland Islands are to muster at assembly points which will be nominated by General Moore and hand over their arms, ammunition, and all other weapons and warlike equipment as directed by General Moore or appropriate British officers acting on his behalf.

Following the surrender all personnel of the Argentinian Forces will be treated with honour in accordance with the conditions set out in the Geneva Convention of 1949. They will obey any directions concerning movement and in connection with accommodation.

This surrender is to be effective from 2345 hours *GMT* on 14 June (1055 hours local) and includes those Argentine Forces presently deployed in and around Port Stanley, those others on East Falkland, *[Signature]* West Falkland and all the outlying islands.

[Signature] Commander Argentine Forces

[Signature] J. J. MOORE
Major General

[Signature] witness

..... 2555 hours 14 June 1982

1982

30 DE ABRIL AL 3 DE MAYO

OPERACIONES DE LA ARMADA ARGENTINA

El 30 de abril de 1982, por orden del Comandante de la Fuerza de Tareas FT 79 (Flota de Mar) el Contraalmirante Gualter Allara, se intensificaron los vuelos desde el Portaaviones argentino A.R.A. "25 DE MAYO". Vuelos de búsqueda de la Fuerza de Tareas Inglesa que por inteligencia se sabía próxima: como consecuencia se programaron tres misiones para los aviones S2E Tracker, de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina: 06:55 h TN Ferrer- TC Cornejo- SS Raimondo- CI Condori, quienes obtuvieron un contacto MAE (receptor de frecuencias radioeléctricas - MAE: Medidas de Apoyo Eléctrico), luego a, 09:02 h TN Garavaglia- TF Álvarez- SS Lencina- CP Paulinkas, quienes obtuvieron otro contacto MAE fuerte, y el tercero a, 18:39 h el CC Skare- TN Sgueglia- SS Lencina- CI Cufre, quienes detectaron por MAE la aproximación de una FTRU (Fuerza de Tareas del Reino Unido) materializada por la detección de variados contactos MAE de bajas RPM, y también en frecuencias VHF y UHF, y más tarde se detectan 2 blancos grandes y 6 medianos.

El 1° de mayo habiéndose iniciado las hostilidades, se ordena mantener actualizada la posición, disponiéndose la realización de otras 3 misiones para la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina: 07:23 h CC Covarrubias- TF Ottogalli- SS Vallejos- CI Condori recibiendo fuertes señales MAE y a las 12:45 h CC Dabini- TC Bazán- SS Lencina- CP Paulinkas, donde se detecto por Radar un GTRU (6 medianos y 1 grande, y aproximadamente a 10 millas una flota de 10 pesqueros -URSS- al sudoeste del núcleo), durante la noche se ordeno mantener la detección en contacto, a las 21:00 hs el CC Goitia- TF Marinsalta- SS Lencina- CI Conde,

detectan 1 grande y 3 medianos recibiendo fuerte interferencia MAE que lo obliga a regresar a las 01:10 del día 2 de mayo, (en esta acción el GT 79.1, nuestra fuerza, es detectada a su vez por el GTRU, ambos Grupos separados por aproximadamente 200 millas).

El contraalmirante Allara, a bordo del Portaaviones, ordena lanzar un ataque con aviones Skyhawk A4Q, de la 3ra. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, al GTRU, que serían catapultados en el crepúsculo del día 2 y guiados por dos Tracker, y dispone que la División Corbetas (ARA "GRANVILLE", "DRUMMOND" y "GUERRICO") se destaque y se empeñe a continuación, en un combate misilístico de superficie. Ya iniciado el despliegue y al no poderse realizar el ataque aeronaval por falta de condiciones meteorológicas y limitaciones técnicas para el portaaviones, se suspende el ataque general de los dos grupos (Portaaviones y Corbetas), y se ordena posicionarse en aguas menos profundas, en espera de otra oportunidad y un poco más en resguardo del muy posible ataque de los submarinos ingleses.

En contrapartida a esta actitud de la flota argentina, se producen las siguientes acciones de combate por parte de la flota inglesa: desde el 1° de mayo, el ataque aéreo y de superficie a las fuerzas destacadas en las islas. Mientras tanto, antes de estas acciones, precisamente en la mañana del día 30, el Reino Unido de la Gran Bretaña decidió cambiar sus reglas de empeñamiento (gestión política), para poder atacar al Portaaviones argentino fuera de la auto impuesta Zona de Exclusión y en donde se lo encontrara (constituía el blanco prioritario y a quien estaban afanosamente buscando y listos a atacar con 2 submarinos nucleares HMSub "Spartan" y HMSub "Splendid", los más modernos de su flota), luego 2 días más tarde y ante una situación táctica de alternativa favorable, cambian nuevamente las reglas de empeñamiento, por segunda vez, para poder atacar, en esta oportunidad, a los buques de guerra argentinos fuera de la Zona de Exclusión (Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" y destructores A.R.A. "BOUCHARD" y "PIEDRABUENA", que ya estaban detectados por el sonar remolcado del submarino HMS "Conqueror", al ser informada su presencia por el gobierno chileno) quedando autorizado este procedimiento durante la mañana del día 2 de mayo y atacándolos por la tarde, con el resultado conocido.

En total transcurrieron 48 horas de intensas maniobras navales, donde la búsqueda del enemigo correspondió a nuestra iniciativa, para establecer un combate entre 2 Grupos de Tareas con portaaviones. Fue evidente que la flota inglesa una vez detectadas las naves argentinas, iba a continuar maniobrando en alejamiento de nuestras fuerzas y que no iba a empeñar bajo ningún concepto a sus portaaviones, debían asegurarse el dominio del mar primero, no solo su negación, y luego su control, mediante el torpedeamiento submarino preferiblemente, de las unidades navales argentinas, para recién después aferrarse en una operación anfibia, para lo cual resguardaban su más débil capacidad, la aérea, sus portaaviones, y desplegaron en total 6 submarinos: 5 nucleares: HMS Conqueror, HMS Splendid, HMS Spartan, HMS Valiant y HMS Courageous, y el único submarino convencional, el HMS Onyx, y una variedad de satélites y vuelos espías U-2 (de los EE.UU.) para concretar su objetivo.

Como comentario adjunto, con mucha anticipación el Comité Militar Argentino, presidido por el Comandante del Estado Mayor Conjunto, Vicealmirante Carlos Suarez del Cerro, había asesorado convenientemente y en

oportunidad a la Junta Militar sobre la “imposibilidad de realizar la Operación Rosario, de existir la presencia de un solo submarino nuclear de ataque en la zona”, por esta razón, ante el anuncio inglés del envío de un submarino nuclear durante la escalada inglesa en Georgias del Sur se recurrió, coyunturalmente, a la operación de recuperación, en forma urgente, de las Islas Malvinas y Georgias, 2 y 3 de abril, y también se estableció que una vez cumplida la misión la Brigada de Infantería de Marina, la fuerza militar más importante que desembarco el 2 de abril, se reembarcara el mismísimo 3 de abril, quedando como consecuencia en las islas una fuerza militar mínima. Estaba claro que el espíritu no era el de reconquistar las islas para mantenerse con ellas, sino para que Inglaterra se sentara en la mesa de las negociaciones, cuestión ésta también, claramente percibida por el gobierno inglés y el gobierno de los EE.UU.

Volviendo al Portaaviones, el 2 de mayo a las 05:28 h se catapultó al TN Cal- TF Sanguinetti- SS Vallejos- CI Condori, se sobrevoló una flota pesquera de bandera polaca, y a la tarde, a las 14:35 h, al TN Fortini- TN Sgueglia- SS Lencina- CP Paulinkas se detectó (constituyendo ésta la ultima detección flota contra flota) por MAE, al GTRU en franco arrumbamiento de alejamiento, haciendo imposible en función a la distancia existente y a las velocidades relativas, entrar en distancia de ataque. Es decir que desde el día 30 de Abril hasta el 2 de mayo, el Portaaviones ARA “25 DE MAYO” con su Grupo Aeronaval Embarcado (GAE) y sus escoltas, junto al GT de la División Corbetas, buscaron la aproximación a la Fuerza de Tareas inglesa para el ataque aeronaval, naval de superficie y submarino que se concreta, exponiéndose asimismo al ataque submarino, aéreo y de superficie del oponente, en la creencia que la flota enemiga se encontraba aferrada en una operación de desembarco en las Islas Malvinas.

El ataque con 6 aviones Sea Harriers, a las 06:00 h del 2 de mayo, a la posición en que fue detectado nuestro portaaviones y su grupo por el explorador aéreo inglés durante esa madrugada, y donde ahora se encontraba la flota pesquera –URSS- antes referida. Mientras tanto el submarino HMS “Conqueror” mantenía el contacto con el Crucero A.R.A. “GENERAL BELGRANO”, esperando de Londres la orden para atacarlo, que a la tarde finalmente torpedea.

Recién comenzada la jornada del 3 de mayo, ya hundido el Crucero A.R.A. “GENERAL BELGRANO”, 2 helicópteros atacan con misiles al Aviso A.R.A. “ALFÉREZ SOBRAL”, pero el Portaaviones A.R.A. “25 DE MAYO” mediante su Grupo Aeronaval Embarcado (GAE) se impone a las persecuciones de los submarinos nucleares de ataque, alertados su posición en la madrugada del día 2: HMSub “Splendid” en primer lugar, desde el 30 de abril al 5 de mayo y el HMSub “Spartan”, desde el 6 hasta el 10 de mayo (cuando el primero fue relevado por averías). De la siguiente manera: el “Splendid” fue detectado el 3 de mayo por la mañana por el MAE del Destructor A.R.A. “SANTÍSIMA TRINIDAD” y es destacado un helicóptero Sea King del Portaaviones, quien lo confirma con su sonar activo, que lo obliga a perder el contacto, luego en la madrugada del 4 de mayo el HMS “Splendid” es obligado a abandonar otra vez el contacto obtenido de nuestra fuerza, por la aproximación del avión Tracker del TN Membrana- TF Ottogalli- CP Paulinkas- CI Condori, y cuando lo retoma, es seducido por el transporte ELMA “Formosa” que estaba regresando de Malvinas, al que persigue e identifica pero no ataca, para no delatar su posición, e intentar retomar nuevamente el contacto del portaaviones el día 5, su blanco prioritario.

Es presuntamente este submarino el atacado en 2 oportunidades por torpedos de los aviones Tracker apoyados por helicópteros Sea King, siendo a partir de allí reemplazado por su gemelo, el "Spartan", que a su vez tampoco alcanza a atacar al Portaaviones. El "Spartan" es visualizado por un avión Fokker F-27 de la F.A.A el día 6 de mayo, buscado por helicópteros Sea King y aviones Tracker del GAE, atacado con bombas antisubmarinas en 2 oportunidades, el 6 y el 7 de mayo.

Mientras tanto el "Splendid" se retiraba con velocidad reducida a la zona de reparaciones y logística inglesa, para recibir repuestos vía aérea en tres oportunidades, (el HMSub "Splendid" arribo a la zona de reparaciones el 9 y la abandono el 13 de mayo, debiendo no obstante y por esas fallas, regresar a Inglaterra a fines del mismo mes de mayo).

Simultáneamente se realizo el salvamento de náufragos más exitoso de la historia de las batallas navales, el de los tripulantes del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO".

La Armada Argentina se empeñó, atacó a la Fuerza de Tareas Inglesa y sufrió la pérdida de 393 hombres (el 61% del total de las bajas argentinas), el hundimiento de 6 buques bajo sus órdenes, (Crucero ARA "General Belgrano", Transporte ARA "Buen Suceso", Transporte ARA "Islas de los Estados", Transporte ELMA "Rio Carcarañá", Patrullero PNA "Rio Iguazú" y Pesquero "Narwal") y un Submarino, el ARA "Santa Fe"; la pérdida de 12 aviones (3 A-4Q, 5 MC-33, 4 T-34C) y 2 helicópteros (1 AI03 y 1 WG-13). Como así también fue la responsable de las mayores pérdidas materiales ocasionadas al enemigo durante toda la guerra.

