



Órgano de Prensa y Difusión
de la Asociación Veteranos de
Guerra de Malvinas.
(AVEGUEMA).

Asociación civil sin fines de lucro.
Pers. Jurídica N° 805/2002
Av. Santa Fé 4815, 2do piso
Capital Federal.
Tel. Fax: (011) 4776-6606

LA GACETA MALVINENSE

www.aveguema.org.ar



► Homenaje a la actuación de la Prefectura Naval Argentina en la gesta de Malvinas y conmemoración de GC-83 "Río Iguazú" el 22 de mayo de 1982".

Pág.

GENDARMES EN MALVINAS.

► El Comandante Mayor (R), Jorge Raúl Servent Socio Activo de AVEGUEMA gentilmente donó a nuestra biblioteca "Malvinas Argentinas", su libro, "Historias de fronteras", en el cual dedica un capítulo a la actuación de la Gendarmería Nacional en Malvinas.

Pág.



EL ULTIMO DERRIBO: La caída del Camberra B-108 dió lugar a una dramática experiencia para su tripulación, el capitán Roberto Pastrán

Pág.

Además:

- Apostadero Naval Malvinas Creación y Evolución. Documento Histórico.

Pág.

- Bautismo de Fuego de la FAA Un socio activo relata la vivencia de ese 1ro. de Mayo.

Pág.

- El arma perfecta. ¿Sabías esto del misil exocet?

Pág.

- Malvinas ¿Dónde están? Artículo del Dr. Gabriel Astarloa Socio Adherente de AVEGUEMA.

Pág.

- Histórico reconocimiento de los Scouts a nuestros héroes de Malvinas.

Pág.

14 de junio Día de la Resistencia Final.

► Elevamos nuestros corazones al Altísimo en homenaje a nuestros Héroes caídos en la gesta de Malvinas.



Pág.

Asamblea Ordinaria y VI Reunión de Camaradería.

► Se llevó a cabo el 18 de Julio, y en ella se realizó la entrega de premios del 2do. Concurso Literario. Se contó con la presencia de integrantes de la Comisión de homenaje y un grupo de Boys Scouts.



Pág.

“HOMENAJE A LA ACTUACIÓN DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA EN LA GESTA DE MALVINAS Y CONMEMORACIÓN DEL HUNDIMIENTO DEL GUARDACOSTAS GC-83 “RIO IGUAZU” EL 22 DE MAYO DE 1982”

La ceremonia se realizó el 22 de Mayo de 2006, en la Plaza de Armas de la Prefectura Zona Río de La Plata, con el saludo del Prefecto Nacional Naval a los presentes formados, luego una invocación religiosa a cargo del Capellán de la PNA, palabras alusivas a cargo del Ayudante Mayor FERNÁNDEZ, ADOLFO RUBEN, (minuto de silencio y Marcha de Malvinas, el Sr. PNN, SPN y Dr Directores saludaron al Personal Excombatiente en forma personal. Después de la formación se ofreció un café, a los invitados Especiales y Personal de las distintas fuerzas.

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL AYUDANTE MAYOR ADOLFO RUBEN FERNANDEZ

Una Acción en el cumplimiento del deber, llevada a cabo en el límite ultimo de las posibilidades, ES UNA HAZAÑA.

Una acción en el cumplimiento del deber llevada a cabo, sabiendo que se pone en juego la propia vida, es un acto heroico.

HAZAÑA Y HEROÍSMO son las dos palabras que definen con precisión y justicia, a los hechos que conmemoramos en este acto.

Sin embargo en nada de ello pensaban los hombres de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA que tuvieron el honor de ser convocados para integrar la “Agrupación Malvinas”, en aquel aciago mes de Abril de 1982.

Para ello fueron afectados los GUARDACOSTAS GC-82 “ISLAS MALVINAS” y el GC-83 “RIO IGUAZU”, buques que cumplieron la hazaña de navegar 600 millas náuticas con adversas condiciones meteorológicas en el cruce, logrando arribar a las islas tras romper el bloqueo militar aeronaval impuesto e incluso evitar el asedio de un submarino nuclear británico detectado durante la travesía.

Estos Guardacostas, llevaron a cabo, entre otras, las tareas, de acompañamiento en navegación a buques de bandera argentina, practica de buques nacionales a través de la zona minada en el acceso a Puerto Argentino, apoyo y logística, patrullajes de reconocimiento casi permanentes, diurnos y nocturnos, en la bahía interior de Puerto Argentino y en la bahía exterior (Puerto Graussac), tareas de búsqueda y rescate, especialmente de los pilotos que se eyectaban de sus aviones y caían al mar, cada uno de ellos navego mas de 1500 millas entre las islas, con tripulación propia y a veces con buzos tácticos que realizaban tareas de su especialidad con el apoyo de nuestras naves.

El Guardacostas “Islas Malvinas” fue el primero en entrar en combate, el 1° de mayo de 1982, siendo las 16:15 horas aproximadamente de hallaba fondeado en la Bahía de la Anunciación, cuando un helicóptero Sea King lo sobrevoló y efectuó sucesivos disparos de ametralladora, siendo respondido con el fuego de las armas policiales. En esta acción cabe destacar la valerosa y dedicada acción del Ayudante de Tercera Marcelino Blatter, que a ver que no se podía levar el ancla atascada en el fondo rocoso, se desplazó por la cubierta de proa desde donde venía el ataque, portando como única arma, una sierra de mano con la que pudo cortar la gruesa cadena en un titánico esfuerzo, recuperando la maniobrabilidad de la nave que al aumentar su capacidad de defensa motivo la retirada de la aeronave enemiga.

A pesar de haber sufrido el 30 de abril una avería en una hélice y línea de eje, que limitaba su capacidad propulsora al 50% - la que no pudo subsanarse-, cumplió igualmente con el 100% de las misiones encomendadas. Finalizadas las operaciones, fue apresado por las fuerzas invasoras.

El Guardacostas “Río Iguazú”, no construido para combate, fue equipado con ametralladoras Browning calibre 12.70 Mm.. Que se instalaron a popa mediante ajustes especiales, había zarpado el 22 de Mayo muy temprano bajo el mando del Subprefecto EDUARDO ADOLFO OLMEDO además de su dotación de 15 hombres, con destino a puerto Darwin, transportando material y personal del Ejército Argentino, cuando a las 0825 horas recibió a bordo el alerta rojo, pues el Guardacostas era atacado por dos aviones ingleses Sea Harrier, que en vuelo rasante dispararon sus cañones de 30 Mm. Maniobrando, el pequeño gladiador para esquivar los furiosos embates de los aviones ingleses, repeliéndose con las ametralladoras de popa, frente al formidable poder de aquellas avanzadísimas máquinas aéreas.

El primer avión arrasó la cubierta de proa a popa, dejando sobre ella, los cuerpos gravemente heridos, del Oficial Principal GABINO OSCAR GONZALEZ, el Contramaestre Ayudante de 3ª. JUAN JOSE BACCARO, el del artillero de popa Cabo Segundo CARLOS BENGOCHEA y el del Cabo Segundo JULIO OMAR BENITEZ, quien falleció casi en forma instantánea.

Los aviones retomaron, volado a baja altura, por el través del estribor y dispararon sus cohetes, la violenta maniobra del Guardacostas no pudo evitar que impactara sobre su superestructura, destruyéndola en gran parte, casi al unísono otros dos cohetes impactaron sobre el casco, abriendo grandes vías de agua que inundaron rápidamente a la sala de máquinas y el pañol de popa.

Cuando el Guardacostas “Río Iguazú” se estaba hundiendo, tratando desesperadamente de alcanzar la costa, en medio de una densa humareda, surgió el Cabo Segundo JOSE RAUL IBÁÑEZ, que empuñó el arma de su compañero muerto y comenzó a disparar, en segundos el avión comenzó a despedir humo y a perder altura, el desigual combate había concluido, minutos después el “Río Iguazú” encallo en la proximidad de un islote que sirvió de protección para los naufragos ante un posible nuevo ataque, salvando así el resto de sus hombres, que no olvidaron rescatar la imagen de la virgen STELLA MARIS y el Pabellón de Guerra.

Allí en la desolada bahía Button, moría honrosamente en pequeño coloso y nacía una leyenda.

Es esta circunstancia también la indicada para rendir homenaje al Marinero JORGE EDUARDO LOPEZ, quien fuera asignado a la dotación de la Prefectura Islas Malvinas y el 10 de mayo de 1982, se hallaba a cargo de un vehículo y pertrechos para aquella, a bordo del buque Isla de los Estados, oportunidad en la que fue atacado y hundido en el estrecho de San Carlos, desapareciendo todos los embarcados a excepción de dos tripulantes, siendo reconocido como muerto en combate.

Hoy los integrantes de la gran familia prefecturiana traemos a la memoria aquella epopeya del año 1982, a partir de la cual comenzaban a escribirse una de las páginas más gloriosas en la historia de nuestra querida institución.

NUESTRO AGRADECIMIENTO AL CTE MAYOR (R) JORGE RAUL SERVENT, QUE GENTILMENTE DONO A NUESTRA BIBLIOTECA “MALVINAS ARGENTINAS”, EL LIBRO DE SU AUDITORIA, HISTORIAS DE FRONTERAS, EN EL CUAL DEDICA UN CAPITULO A LA ACTUACIÓN DE LA GENDARMERÍA NACIONAL EN MALVINAS. AUTORIZADOS POR EL AUTOR REPRODUCIMOS SUS ESCRITOS.

UN DIA AGITADO

“BAM Condor ,Darwin(Islas Malvinas): “

* Por el SM VGM FAA Nicolás DOMINA

“Día 21: “

Este fue un día muy especial, yo el entonces Saux. Nicolás Dómina presencie varios actos de arrojo y heroísmo que me llevan a contarlos en estas pocas líneas.

07.30 Me relevan en el turno en el radar Elta y puesto comando de la artillería antiaérea en la BAM Cónдор.

Un ROA (Alf. Egurza) informa de la concentración de barcos en la zona y que tres fragatas en el estrecho de San Carlos, se preparan para cañonear.

08:00 Hs. Comienza el cañoneo sobre la posición del radar Elta. En la BAM Cónдор. El puesto Comando solicita el ataque aéreo a los navíos que disparan hacia la Base.

Ante esta situación el personal a cargo del Radar decide retirarlo del lugar, para evitar el cañoneo, fue entonces cuando se reúne un grupo de voluntarios para ayudar a sacar el radar bajo el fuego naval, (Alf. Fabre, C.P. Sosa y el Sol.C/63 Atico) consiguen un Land-Rover ,y proceden a retirar del lugar el Radar, subiéndolo a un trineo en pleno cañoneo naval y dentro de la zona batida, con el riesgo permanente de sus vidas. Resguardando de esta manera el material que era imprescindible para la defensa de la Base.

El fuego Ingles aparentemente lo reglaban con mucha precisión pues el My. Zaporta se desplegó con sus hombres pertenecientes al grupo de defensa terrestre de la BAM, para tratar de prevenir cualquier intento de ataque, ante ese movimiento fue sobre él que localizaron el fuego; pues cada cambio de posición, era el nuevo blanco para la artillería Naval, esto duró varias horas, terminando al medio día. (Los ROA daban 16 segundos al dar el aviso de “van pepas” lo que le permitía al My. Zaporta y a al Alferez Fabre cambiar de posición entre disparos).

Informan que el cañoneo se suspendió por el ataque de nuestros aviones. Hundieron un barco y obligaron a los restantes refugiarse en la bahía. Comenzando la batalla de San Carlos

El My. Tomba que volaba en un Pucará, decide, en base a los datos que la Artillería Antiaérea le proporciona, atacar la posición de donde se indico que aparentemente reglaban el tiro (en un islote) frente a la cabecera 027 destruyendo la posición indicada con toda su carga de cohetes.

A las 14 Hs se reinstala nuevamente el radar Elta en una posición a unos 1000 mts del lugar anterior, una loma de buena ganancia, a 3,5 Km. de la Bat de 35mm (Skyguard).

16:00 Hs. Nos enteramos del derribo del avión del My. Tomba por un ROA y también informa que no vio ninguna eyección.

Sin noticias se lo da por perdido.

21,15 Hs

Por la noche para sorpresa y alegría regresa el My. Tomba que se había eyectado (se festeja por la vuelta del camarada sano y a salvo).

Los actos de arrojo fueron permanentes durante todo el conflicto pero lo que vi correr a toda esta gente se mérese un punto en especial por que era tratar de adivinar hacia donde poder correr para salvar el material y sus vidas

* Socio activo de AVEGUEMA

CREACIÓN Y EVOLUCIÓN DEL APOSTADERO NAVAL MALVINAS

*Por el Ing. Daniel G. Gionco

Luego de una escalada de situaciones ríspidas en la isla San Pedro Georgias del Sur), entre la República Argentina y Gran Bretaña; un contingente de fuerzas argentinas desembarcó en la capital de las Malvinas el día 2 de abril de 1982; y sin ocasionar bajas al pequeño destacamento británico ni a los malvinenses, reestableció la soberanía argentina sobre las islas.

En esas circunstancias, y ante la necesidad de brindar apoyo logístico a las unidades navales que operaban en el puerto de la capital de las islas, ese mismo día 2 de abril, el comandante de la Flota de Mar dispuso la creación del Apostadero Naval Malvinas, designando como jefe del mismo al capitán de fragata Adolfo A. Gaffoglio.

De esta forma, el Apostadero Naval Malvinas se constituyó en la primera dependencia oficial de la Armada Argentina que se estableció en suelo malvinense.

Sin embargo, con el desarrollo posterior de los acontecimientos que conducirían a un conflicto bélico en gran escala, ese campo inicial de actividades se extendió notablemente, exigiendo un gran despliegue de la dotación asignada, a lo largo de toda la geografía de las Islas Malvinas.

Así los integrantes del Apostadero fueron desarrollando tareas tales como el traslado y distribución de alimentos y combustibles a todo el personal alistado en la capital y en los distintos puertos del archipiélago; el minado de las aguas circundantes; la protección, transporte e instalación nocturna de misiles Exocet antibuques; la operación de radios y centrales telefónicas de la población civil; la elaboración de pan para las unidades de la Armada; el rescate de combatientes; la custodia y operación del Faro San Felipe; la defensa de la península Camber, incluyendo el rechazo del intento de desembarco enemigo; y muchas otras acciones de colaboración con diversas unidades militares argentinas.

Estas múltiples actividades fueron realizadas mayormente por personal de conscriptos de la clase 1962 con instrucción de marinería, provenientes de distintos destinos militares del país; como Salta, Catamarca, Santa Fé, Buenos Aires, etcétera.

Asimismo, el Apostadero Naval Malvinas se integró con varios conscriptos, que estando bajo bandera, solicitaron ir voluntariamente a las islas para defender la soberanía argentina.

Para lograr ese noble propósito, tuvieron que realizar muchas gestiones y mover importantes influencias, además de luchar contra la incompreensión de parientes y amigos.

Los voluntarios que integraron la dotación del Apostadero Naval Malvinas como conscriptos fueron: Claudio Castillo, Alejandro Egudisman, Fernando González Llanos, Marcelo Padula, Ricardo Pérez y Ángel Scilingo.

Finalmente es interesante transcribir la opinión del Comandante de la Sub-área Naval Malvinas, el capitán de navío Antonio J. Mozzarelli, quién al referirse al desempeño de la dotación (cf. Boletín del Centro Naval 783), afirmó: "... sólo resta agregar que el comportamiento del personal satisfizo plenamente las expectativas del Comando en el cumplimiento de las misiones ordenadas y que la entereza de que hizo gala para el cumplimiento de su deber en condiciones de alto riesgo y, más aún, en los enfrentamientos armados que tuvieron lugar, durante los cuales presentó combate con medios definitivamente inferiores, han cumplido con las mejores tradiciones de nuestra Armada.

Sólo la adecuada formación del personal permitió que, con elevado espíritu e increíble imaginación, se suplieran tremendas faltas de medios, adiestramiento previo y preparación específica para la campaña.

Nuestros comandantes y sus dotaciones improvisadamente designados, fueron capaces de tripular buques no conocidos y carentes de armamento, cuya eficacia de operación se fue logrando durante el curso mismo de misiones reales, en las que tuvieron que enfrentar a un enemigo muy superior en un Teatro de Operaciones inicialmente desconocido...".

*El autor en 1982 era conscripto clase 62 e integró la dotación del Apostadero Naval Malvinas. Es Ingeniero Electricista (UBA) y ha publicado artículos en importantes revistas del sector eléctrico. También se desempeña como webmaster del sitio "El Apostadero Naval Malvinas en Internet" (<http://www.aposmalvinas.com.ar>). Correo: dggionco@hotmail.com

BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

1º DE MAYO DE 1982

Este 1º de mayo amaneció muy frío, como corresponde a la época del año y a la latitud en que nos encontrábamos, al sur del paralelo 51 grados.

Continuamos con nuestra tarea de acomodar los equipos en la carpa que teníamos cercana al edificio del aeropuerto, al lado de la del Servicio Contra Incendio. Poco a poco nos íbamos acostumbrando a la nueva Base, pero aún no teníamos un lugar bien reparado de las inclemencias del tiempo, donde pudieran estar los mecánicos para que, luego de atender los aviones pudieran quedarse esperando la salida.

A media mañana, aún no habían llegado los aviones, todos estábamos intranquilos, como si nos faltara algo... es que ya a esta altura, hombres y aviones éramos una sola cosa...

Estábamos logrando una gran armonía en las operaciones y aguardábamos expectantes la llegada de nuestros camaradas.

11:00 hs. a lo lejos, del lado del mar, se ven venir las escuadrillas de Dagger, los mecánicos de pista corren a sus puestos para recibir los aviones, cada uno tiene un avión asignado, los especialistas se preparan para las eventuales fallas que pudieran traer, ya se siente el rugido de los motores y el chirrido característico de las cubiertas al hacer contacto con la pista y el característico "¡PLOP!" del paracaídas de frenado que se abre y comienza a detener el avión.

La orden de operaciones es cargar 4 aviones con cañones completos y 2 bombas de 250 Kg con cola frenada y espoleta Kappa III en las estaciones 3 y 5, los Dagger C-403 Y C-421 no llevaran bombas sino misiles Shafrir en las estaciones 1 y 7, teniendo además su carga de cañones completa.

El Capitán DIAZ sale a las 13:00 hs. para cumplir una misión de intercepción, armado con misiles Shaffrir, decola en el C-421, regresando a las 2 horas, lo reaprovisionamos de combustible y el avión queda listo para una nueva salida.

15:30 hs., me encontraba en la sala de pilotos conversando y esperando que de un momento a otro llegara la Orden Fragmentaria (Se llama así a la orden escrita que trae las instrucciones sintéticas de la misión de combate).

Y ésta llegó , eran las 15:30 y los aviones debían decolar a las 16:00 hs con rumbo a Malvinas, el objetivo a alcanzar estaba

escrito en esta primera histórica orden:

ORDEN FRAGMENTARIA Nº 1105

FECHA: 01-may-82

INDICATIVO: TORNO

IFF: 5515

OM: AON (ataque objetivos navales)

PUNTO INICIAL: 16:35 hs. - Entrada por el Norte, rasante
sobre el mar bordeando la costa - 4 buques
vienen por el Norte a 17 Km de Puerto
Argentino.

En ese momento no nos dábamos cuenta pero estaban corriendo los primeros minutos de lo que pasaría a la historia como uno de los hitos mas importantes de la Fuerza Aérea Argentina y nosotros éramos los que la estábamos protagonizando.

El nerviosismo mientras nos dirigíamos a los aviones era evidente, los mecánicos ya estaban en sus puestos, los electricistas revisaban los tubos de puesta en marcha para verificar que no fallaran, los armeros realizaban los últimos controles en bombas y misiles, nada puede salir mal me repetía mientras iba hacia la primera línea, lo habíamos hecho tantas veces...!!

En la plataforma están cargados con bombas el C-412, hacia el cual se dirige el Capitán DIMEGLIO, el C-407 al que sube el 1º Teniente ROMAN y el C-432 que es abordado por el Teniente AGUIRRE FAGET.

En la calle de rodaje están el C-403 que pilotara el Capitán DONADILLE, que se había incorporado al escuadrón en este vuelo de regreso de Tandil y el C-421 que comandaría el 1er.Ten SENN, estos últimos oficiarán de escoltas de la escuadrilla "TORNO", que serán los bombarderos.

15:55 hs., los pilotos ya están instalados en sus cabinas, efectuando la inspección interior previa a la puesta en marcha, todas las llaves y palancas están en posición correcta ya esta todo listo, el Capitán DIMEGLIO levanta su mano derecha y su dedo índice extendido comienza a dibujar un círculo, es la orden, todos los motores se ponen en marcha al unísono, el ruido es ensordecedor, las turbinas aumentan las RPM, los aviones rompen la inercia y frenan bruscamente para comprobar si los compensadores funcionan, el mecánico levanta sus pulgares indicando que todo esta OK y ya están saliendo, yo me encuentro en un lateral de la calle de rodaje viendo que todo salga bien, en realidad todo sale bien siempre, gracias al profesionalismo de esos hombres de tierra que posibilitan el vuelo seguro y preciso, a medida que van pasando los aviones también levanto mi pulgar en señal de triunfo y de que todo salga bien, una vez llegados a la cabecera de pista se acomodan para dar post-combustión (PC), los armeros sacan los seguros a las espoletas, el S.A. QUIROGA hace la seña de que todo esta listo y muestra las cintas rojas de los seguros y ya todo esta hecho. Ya sentimos el ruido, motor a pleno, PC mini, PC máxima, soltar frenos y ya sale el primero, los gritos de alegría y victoria de los mecánicos eran ahogados por el estruendo del motor al pasar el avión por nuestro lateral y así uno a uno, ya que la pista era muy corta, 2400 metros, necesitando en realidad para decolar, con el peso que lo hacían, una pista mas larga y con barrera de contención, todos los aviones fueron decolando y poniendo rumbo hacia las Islas Malvinas.

Sin saberlo iban a cubrirse de gloria.

Luego del decolaje, para el hombre que queda en tierra comienzan los interrogantes, ¿volverán?, ¿el motor funcionará como debe en el momento que lo exijan?, ¿saldrán las bombas y tiraran los cañones?, y si tienen que eyectarse ¿funcionará el asiento eyectable?, verdaderamente la angustia llega a apoderarse de uno y no se va hasta que se los ve aterrizados y a salvo.

Luego de ordenar la preparación de todo para la próxima misión, a las 17:30 me fui a Operaciones para ver si había noticias de los aviones, allí me entero que estos habían tenido contacto con el enemigo y que varios buques ingleses, que no se podía precisar cuales eran, habían sido alcanzados por las bombas que lanzaron los nuestros; pero la mejor noticia era que regresaban sin novedad.

Eran las 18:40 hs., hacia rato que estábamos oteando el horizonte para ver si los veíamos llegar y de golpe fue un solo grito, ¡¡Allá vienen !! efectivamente del lado del mar se veían sus faros de aterrizaje a la distancia pero cercándose a gran velocidad, ya toca pista el primero, el humo de los neumáticos, el paracaídas de frenado, aterrizaje impecable, los que siguen igualan la maniobra. una vez detenido el motor y rodeados por toda la base nos confundimos en un abrazo con ROMAN, DIMEGLIO y AGUIRRE FAGET, lo mismo ocurre cuando aterriza la escuadrilla de escolta, DONADILLE y SENN, que bravamente lograron poner en fuga a unos Harriers que se acercaban para atacar a los TORNOS.

Con lágrimas de alegría vamos hacia el edificio del aeropuerto comentando la misión.

La FUERZA AEREA ARGENTINA por primera vez en su historia había entrado en combate contra otra nación, lo hizo con gran profesionalismo y eficiencia y la unidad de combate que se cubrió de gloria por haber realizado este primer ataque fue el II Escuadrón Aeromóvil Dagger.

Seguidamente transcribo un relato sintético de la misión escrito por el 1º Teniente ROMAN:

"...ataqué en línea, rasante, de 2 a 4 metros sobre el agua. No disparé con cañones por que ya lo estaba haciendo DIMEGLIO y no quise que me vieran. Lancé 2 bombas. Al regreso vine en altura todo el tiempo por no escuchar indicaciones del radar, que a la salida del ataque ordenó descender por ataque de PAC (patrulla aérea de combate).

Por eso yo regresé con los tres tanques y los otros por consumo eyectaron el tanque central..."

El balance de este primer día de combate fue el siguiente:

1 Fragata Tipo 21 ALACRITY: averiada.

1 Fragata Tipo 21 ARROW : con averías menores (impactos de cañones).

1 Destructor GLARMORGAN : averiado.

Por la noche, festejamos en la Hostería Municipal, mientras comentábamos las experiencias vividas.

Cuando iba hacia el Gimnasio (lugar donde dormíamos de vez en cuando) pensé pintar, al día siguiente, en el costado izquierdo de los aviones que habían atacado, la silueta de 2 fragatas y rellenar con pintura la mitad de cada una indicando averiadas.

Así lo hice y pedí al 1º Teniente (RES) EXEQUIEL MARTINEZ, piloto del helicóptero Bell 212, que pertenecía al gobierno de la Provincia del Chaco y estaba estacionado en nuestra base para efectuar el rescate eventual de las tripulaciones, que me los dibujara en los aviones, cosa que hizo y que luego pintamos de color amarillo.

Mayor (R) VGM Guillermo S. Posadas
Fuerza Aérea Argentina

Una fresca mañana de fines de abril de 1982, cumplía una guardia de telefonista en el Hangar de la Tercera Escuadrilla de Ataque, con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora.

Mi tarea, además del teléfono, era estar al tanto de lo que sucedía en los alrededores para informar a mis superiores. Vale recordar que yo era Cabo segundo aeronáutico en el último año.

Estaba en el escritorio de guardia dentro del hangar, cuando escuché el ensordecedor sonido de potentes turbinas que despertaron mi curiosidad, y fui a ver. Era un hermoso día de sol.

No fue muy difícil advertir que un fabuloso Boeing de la empresa “Air France”, carreteaba con lentitud rumbo a nuestro hangar. En principio suena lógico que diga que jamás había estado frente a tamaña magnitud de aparato, por lo que mi primera sensación fue de sorpresa, y al instante de una inmensa curiosidad.

Pronto los enormes motores del 747 se detuvieron frente al hangar, donde un reducido grupo de curiosos nos habíamos reunido a observar sus maniobras.

-¡Parece que llegaron los Súper Etendart!. -Dijo uno de los Cabos del hangar.

-¿Cabén tres aviones, ahí?. -Preguntó otro con inocente criterio.

-¡Están desarmados!. -Acotó el Suboficial a cargo de la recepción.

No bien la inmensa puerta de carga lateral del Boeing comenzó a realizar la apertura, pudimos apreciar en el interior de la bodega las partes desarmadas de los tres modernos aviones que la Marina había adquirido. Pronto una impresionante grúa de la base se apresuró a descargar los enormes empaques que en poco tiempo estuvieron prestos a ser trasladados al T.A.C. (Taller Aeronaval Central), en las afueras de la Base. Seguramente allí serían ensamblados a la brevedad.

Por fin, fueron bajadas del Jumbo dos enormes cajas alargadas, que una vez en el piso, fueron abiertas para ser inspeccionadas. Era obvio que los tripulantes del avión eran todos de habla francesa, y que al abrirse las cajas escuché que esgrimieron algunos comentarios muy difíciles de comprender.

-¡Los misiles!. -Dijo un Cabo Principal. Intenté medir la longitud de uno de ellos mediante largos pasos, pero alguien del Taller me leyó la intención.

-¡Cinco metros!. -Dijo.- ¿Ves esto de acá? -Agregó - ¡Es el explosivo!, y el resto (la mayor parte!) ¡es todo computadora!.

Por la tarde, en una de las aulas del hangar, un oficial nos habló acerca de sus características técnicas.

-Este misil es aire-tierra - aire -mar. Puede ser lanzado a una distancia de 35 Km del objetivo, siempre y cuando las coordenadas del mismo hayan sido programadas de manera correcta en la computadora del avión. Una vez lanzado vuela a una velocidad cercana a los 2400 Km./h. (2 mach). Cuenta con un visor en su nariz, que se abre cada tanto para realizar un proceso de telemetría que le permite eludir cualquier otro obstáculo que no sea el blanco original. Está diseñado para esquivar cualquier impedimento del camino, como ser olas grandes, edificios, u otros barcos. También puede redirigirse en el caso de que haya sido lanzado en dirección contraria al blanco. Unos segundos antes del impacto, el misil cerrará su ojo por última vez, y ya no habrá manera de sacárselo de encima. Su poder es tal que puede perforar las gruesas capas de metal de un buque, y sólo estalla cuando está en el centro exacto del mismo. Se dice que durante el estallido puede producir altísimas temperatura. ¿Alguna pregunta?.-Concluyó el oficial. Todos los presentes nos quedamos mudos. ¿Qué podíamos preguntar?. ¡Era un arma perfectamente mortífera!.

Pronto las cosas relacionadas con el Súper Etendart se complicaron por cuestiones de la guerra. Pues ante la inminencia de las acciones bélicas, y la idea de que Francia tendría problemas con el Reino Unido, no tuvieron mejor idea que declararse neutrales en nuestro conflicto. Y así fue que ordenaron el inmediato regreso de los ingenieros que iban a instruir a los nuestros sobre los secretos de la comunicación avión-misil. Pues aunque los técnicos del Taller Aeronaval Central estaban en condiciones de completar el armado de los aviones para dejarlos en condiciones de vuelo, la utilización de los mismos en la guerra se complicaba por la inutilidad de los misiles exocet.

Hubo varios intentos de lograr que el exocet pudiera ser lanzado con precisión por un Súper Etendart. Pero cuando llegó el momento de llevar a la acción el primero de ellos, los marinos superaron el inconveniente del lanzamiento. Aún así, nos dijeron que un delicado error de cálculo en el corazón de las máquinas, hizo que el mismo pasara a escasos metros por encima del portaaviones “Hermes”.

En el ámbito militar, todas las noticias, inclusive las clasificadas, eran moneda corriente. Un horrendo y despiadado monstruo psicológico comenzaba a anidar en las entrañas de la mente de muchos sobrevivientes.

En el soleado mediodía del miércoles 28 de abril, mientras almorzaba en el comedor de cabos de la base de Espora, intentaba proyectar sobre mi diario personal, los pormenores de los últimos acontecimientos armados alrededor de Malvinas. Mientras escribía, escuché sin querer una elocuente exposición que hacía un grupo de jóvenes cabos de otra escuadrilla, en una mesa vecina. Se referían a que un grupo de integrantes de la Armada resistían con heroico patriotismo en las Georgias; y que a su vez, una misión cuyo objetivo era destruir la fragata inglesa “Exeter”, había tenido éxito.

-¿”ÉXITO”? -Exclamé al darme vuelta. -Que maten a nuestra gente, o que los matemos a ellos ¿es tener

éxito?. Me parece una hermosa palabra para quien la tiene como meta en el afán de superarse en la vida. ¿Pero ustedes creen que también pueda ser representativa de la desgracia de alguien?.

-¿Por qué no? -Arremetió otro cabo por allá.

-Si yo te mato puedo tener una certeza. ¡Pero no, éxito!. ¡Me resulta paradójico que alguien diga por ejemplo que el exocet es una maravilla!. Puede que nos fascine que sea una máquina perfecta, ¡pero no creo que lo haga cuando nos enteramos de que mata personas de manera horrible!. ¡Muchachos, ubiquémonos!. ¡Atacar a los demás con recursos bélicos, sólo para hacerles saber que esas tierras no les pertenecen, es reconocer con abierto criterio que uno carece de recursos humanos para hacerlo por medios pacíficos!., b

-Me levanté de la silla ligeramente alterado. -¡Los Ingleses tienen recursos bélicos!. ¡En nuestro caso van a usar nuestra propia sangre como recurso Bélico!. -Sin terminar de almorzar me fui del comedor luego de dar un fuerte golpe sobre la mesa. Los Cabos quedaron absortos ante mi intromisión, sin poder objetar nada tal vez debido a que teniendo el mismo grado, yo era más antiguo dentro de la fuerza. Pero les aseguro que entonces no podía tolerar a aquellos que juzgaban la guerra como si fuera un partido de fútbol entre dos países que disputaban un mundial, como sucedía en esos momentos.

Poco después me enteré que en algún lugar cercano a las Malvinas, el destructor Sheffield había sido alcanzado de lleno por el temerario exocet. El avión Súper Etendart, al mando del Teniente Rodríguez Mariani, había llevado a cabo una misión, cuyos resultados de inmediato dieron la vuelta al mundo. Comentarios al pasar decían que por fin nuestros expertos en informática habían logrado develar los secretos de las conexiones que permitieron los resultados del devastador ataque. Rumores que recibíamos nos hablaban de que los franceses estaban sorprendidos por la pericia de nuestros técnicos; pero mucho más aún, por los destructores resultados de un arma que nunca antes había sido utilizada en un combate verdadero. Las imágenes de la televisión extranjera eran impresionantes, y no admitían comentario alguno.

La ironía de la guerra se robaba la vida de muchos valientes de ambos bandos. Y con la misma impiedad arruinaba la de muchos otros, que enloquecían sin remedio ante lo incomprensible.

Luego me dijeron que a partir de aquel nefasto día para los ingleses, el Ministro de Relaciones Exteriores de Argentina, Nicanor Costa Méndez, comenzó a deambular por todos los sitios del mundo en busca de más misiles. Pero algunos decían que ante el temor de supuestas represalias por parte de la OTAN y las Naciones Unidas, nadie se atrevió a vendérselos. Y se llegó a decir que al ver la efectividad de aquella arma casi perfecta, los franceses habían llegado a duplicar su valor, que según decían, en 1982 era de alrededor de cinco millones de dólares cada uno.

Malvinas: ¿dónde están?

***Por Gabriel M. Astarloa**

Todos los argentinos conocemos con seguridad dónde se encuentran en el mapa las Islas Malvinas, pero no tenemos claro qué lugar ocupan en nuestra agenda de temas públicos, ni tampoco cuál es el espacio que correspondería asignarles. El interrogante planteado en el título no se refiere, pues, a la geografía, sino a una cuestión más profunda.

En un país que atravesó en las últimas décadas serios riesgos de fragmentación, la reivindicación de las Malvinas se ha mantenido en el tiempo, desde antes y después de la guerra de 1982, como un tema que concita el interés nacional, con un alto grado de adhesión y unidad; se trata de un valor compartido, de una aspiración que congrega y cobija a todos los argentinos, pese a las diferencias. Este sentimiento puede hoy no aparecer tan efervescente, pero está. Tantos años de “desmalvinización” -proceso en rigor iniciado desde el mismo momento del vergonzante regreso de nuestras tropas al continente- han dejado su secuela, mas no llegaron empero a producir una amnesia colectiva. Los intensos días de 1982 a partir del histórico 2 de abril grabaron, aunque por cierto en diverso grado, una marca en cada una de nuestras vidas que no es fácil olvidar; los jóvenes, incluso quienes nacieron después de la guerra, tienen opinión sobre el tema; los veteranos de guerra de Malvinas son los más aplaudidos en cuanto desfile de fuerzas militares tiene lugar.

Pero si es verdad que en el sentimiento y el corazón de cada uno de los argentinos las Malvinas siguen ocupando un lugar muy principal y aglutinante, ello no parece guardar relación con la poca atención que en conjunto la sociedad presta a la cuestión. Se hace patente aquí una cierta ambigüedad; tal vez cuente aquello que de los fracasos es preferible olvidarse. Hay quienes concluyen, quizás con una mirada excesivamente racional, que la causa está ya irremediabilmente perdida y que más vale guardar el reclamo en el fondo del cajón. Como una herida abierta, el tema parece incomodarnos, y como suele ocurrir con esos libros de gran tamaño, no sabemos bien cómo acomodarlo en la biblioteca.

Pero no podemos dejar la cuestión así. Para los miles de argentinos a quienes les tocó combatir, y especialmente para las familias de los 649 héroes que dieron su vida por la causa de la recuperación de las islas a nuestra soberanía territorial, Malvinas pasó a ser el prisma y núcleo central de sus vidas. Para nuestros políticos, en general de visión más cortoplacista antes que verdaderos estadistas, no se trata de un asunto que brinde demasiado rédito -los veteranos no son muchos votos- ni donde tampoco sea posible hallar soluciones en lo inmediato, por lo que no suele figurar en los principales sitios de sus agendas. La sociedad civil, como tal, parece un tanto distante, navegando entre la atención a los más cercanos y afligentes problemas socio-económicos, y la dificultad de hallar un balance adecuado entre la crítica que puedan merecer los altos mandos militares por los gruesos errores cometidos durante la guerra y el tributo a la heroica gesta de quienes lucharon en la turba malvinense en cumplimiento del sagrado deber de defensa de la patria.

Es preciso que, a ya casi un cuarto de siglo del doloroso conflicto bélico, las instituciones de la sociedad civil toda, tanto en el plano del pensamiento como de la acción, se involucren más decididamente, brindando su aporte y energía en las vitales cuestiones que encierra el tema Malvinas. Debemos como sociedad acercarnos más a la realidad de quienes han sufrido más directamente el dolor de la guerra; tenemos que procurar alcanzar una síntesis crítica que, sin silenciar el reproche hacia quienes decidieron ir a la guerra en las condiciones que fuimos, realce también la heroica gesta de los soldados, y también de muchos suboficiales y oficiales de las tres fuerzas.

Después de tantos años de dolor y desencuentro, la cuestión Malvinas debería servir también a la tarea de reconstruir y fortalecer la unión entre el pueblo y las fuerzas armadas. En este sentido, no puede soslayarse, por ejemplo, que el reciente film “Iluminados por el fuego”, muy laureado internacionalmente, tiene el enorme mérito de recordarnos y de sacar a la luz el drama de los suicidios de los veteranos de guerra, pero no parece en su espíritu contribuir a esta necesaria unidad.

Está claro que estamos muy lejos todavía de arribar a una solución con Gran Bretaña sobre el diferendo que satisfaga nuestras expectativas. Pasarán tal vez décadas y generaciones, y la sociedad tiene que acompañar el largo proceso que demandará la discusión por la vía pacífica de la diplomacia. Para ello resulta clave mantener vigorosa la llama viva de Malvinas, siendo esta tarea educativa una responsabilidad de todos que no puede agotarse en la mera inclusión formal del tópico en la currícula escolar. Toda vez que se pueda, será bienvenido también el fomento de vínculos de conocimiento y cooperación con las islas y sus habitantes.

Finalmente, en este tema, como en otros tantos, es imprescindible definir una política de Estado, sostenida en el tiempo, de gran firmeza y paciencia, y que cada cambio de gobierno suponga tener distintos ejecutores, pero no nuevas partituras. Mas si pretendemos algún día, aunque lejano, cumplir el sueño de recuperar las islas, debemos empezar por cumplir hoy la condición necesaria de construir un país en serio, creíble y confiable a los ojos del mundo.

No podemos dejar solos con las Malvinas a los veteranos y familiares de los caídos; tampoco depender exclusivamente de la agenda de nuestros políticos. Como sociedad tenemos la obligación de preocuparnos y ocuparnos de esta trascendente cuestión.

* Socio adherente de AVEGUEMA

EL ÚLTIMO DERRIBO

La caída del Canberra B-108 dio lugar a una dramática experiencia para su piloto, el capitán Roberto Pastrán

Sin lugar a dudas, entre las experiencias más traumáticas que debe enfrentar un piloto esta la eyección. Su avión es sacudido por una explosión, el instrumental se enloquece, retumban las alarmas, los controles se endurecen, hay fuego, hay humo y poco tiempo para pensar.

Se da cuenta que la suerte está echada y que su vida depende de esas anillas que, al accionarse, activan los explosivos que lo expulsarán de la cabina para alejarlo de una muerte segura dentro de una máquina herida definitivamente. Pero al capitán Roberto Pastrán, haberse salvado no le dio el alivio que otros ánimos encontraron en la difícil experiencia.

El 13 de junio, la guarnición de Puerto Argentino estaba rodeada y el desenlace de la batalla se sabía próximo. No obstante, la Fuerza Aérea Argentina porfiaba en su acción, los cazabombarderos atacaban las columnas terrestres, un Hercules aterrizaba atrevidamente en el aeropuerto bajo fuego y los bombarderos Canberra realizaban el último ataque de nuestra aviación militar.

A las 21.30, despegó de Río Gallegos la sección BACO, dos BMK-62 que debían bombardear emplazamientos terrestres ubicados en la ladera noroeste del Monte Kent. El B-108 estaba tripulado por los capitanes Roberto Pastrán y Fernando Casado, el B-109 por los primeros tenientes Roberto Rivollier y Jorge Annino.

La noche cerrada envolvió a los solitarios bombarderos; en sus cabinas, apenas una penumbra permitía a los tripulantes controlar el instrumental y navegar hacia el blanco. Los aviones volaban en formación cerrada, es decir, cercanos uno del otro para mantener contacto visual, sin luces exteriores que denunciaran su presencia. Las difíciles condiciones hicieron que, cerca del lugar de lanzamiento, el B-108 se desviara un poco al este y la tripulación del B-109 al perderlo de vista, lo sobrepasara y llegara antes al objetivo.

La lectura del Doppler, y el radar de Malvinas, le confirmaron que se encontraban sobre el objetivo, lanzaron las bombas e iniciaron el escape mientras las explosiones iluminaban un suelo que hasta hacía un instante, sólo intuían. Pese al desvío de rumbo, Pastrán y Casado llegaron inmediatamente después y también soltaron su carga letal. Pero los pocos segundos de demora permitieron reaccionar a las defensas de tierra. Las luces brillantes de los misiles antiaéreos comenzaron a buscar las entrañas de los Canberra que regresaban a 0.76 de mach, velocidad que coqueteaba audazmente con el límite de resistencia estructural del avión, y casi a 40.000 pies de altura.

Un poco retrasado, el B-108 fue alcanzado por un Sea Dart lanzado desde el destructor Exeter. El noble avión se mantuvo en vuelo pero comenzó un incendio a bordo, justo detrás del espacio reservado al navegador; hubo descompresión explosiva y se perdió el control del comando de profundidad. Pastrán evaluó rápidamente la situación. Continuar era imposible; los motores seguían operativos pero la caída era irremediable por la falta de comandos; además, la rotura del intercomunicador obligaba a los tripulantes a comunicarse a gritos.

El descenso se hizo vertiginoso. El piloto cerró los aceleradores y accionó los frenos de aire para disminuir la velocidad de caída y mantenerse nivelado mientras procuraba una altura que brindara el oxígeno y la temperatura adecuada para eyectarse. Los segundos se hacían eternos y, al llegar a 15.000 pies, le gritó al capitán Casado que se eyectara. La respuesta le heló el corazón, el mecanismo no funcionaba. Cerca de los 11.000 pies, el Canberra entró en tirabuzón y reiteró la orden a su navegador. Esta vez no obtuvo respuesta, intentó ver que ocurría pero era imposible, la única luz provenía del fuego que recorría el fuselaje y, a veces, iluminaba la cabina. Además, los comandos endurecidos le exigían el uso de ambas manos para mantener un poco de gobierno.

A 8000 pies, decidió eyectarse, le reiteró la orden a Casado y, nuevamente el silencio fue su interlocutor. Resignado, adoptó la posición tantas veces practicada y tiró de la anilla. Bajo su asiento, el estallido de la carga lo lanzó al exterior, perdió brevemente el conocimiento y al recuperarlo, se vio cayendo normalmente, con el paracaídas desplegado. Extraños reflejos en las olas le permitieron calcular la altura, estaba a unos 200 o 300 metros. Luego supo que eran bengalas británicas.

Infló el chaleco salvavidas y se preparó a desprender el paracaídas. En ese momento, sus pies tocaron las frías aguas; el impulso de la caída y el peso del equipo lo hundieron, con gran esfuerzo logró emerger e infló el bote que lo mantendría a flote. Sus manos habían perdido sensibilidad pero debía “achicar” el agua para recuperar la temperatura del cuerpo.

El viento del sudeste fue su aliado, lo acercó lentamente a la costa y frente a las primeras rocas, se arrojó al mar para evitar el golpe, trepó por la superficie resbalosa arrastrando al bote consigo. Alcanzó un lugar seco y trató de adivinar, en la oscuridad, alguna señal de vida. Al no encontrarla decidió pasar la noche dentro del bote. Apenas pudo descansar, no tenía noción del tiempo y su mente se empecinaba en recordar a su compañero ¿habrá logrado al fin eyectarse? ¿se habrá salvado?

La tenue luz del amanecer del 14 de junio lo incitó a iniciar la marcha, siguió viejas huellas de vehículos, llegó a una península sin salida, volvió sobre sus pasos y continuó caminando. Cuando la posición del sol le indicaba que eran, aproximadamente, las 11, un ruido de aspas atrajo su atención, eran helicópteros ingleses que, rumbo al Este, trasladaban carga pendiente de chinguillos. Siguió esa dirección y llegó al Brazo Fitz Roy. Del otro lado, en la Bahía Agradable observó dos buques de transporte de tropas. Uno de ellos humeaba, ¡hacía seis días que habían sido atacados por los aviones de la Fuerza Aérea... y aún humeaba!.

Cambió de rumbo intentando llegar a las filas argentinas. El cansancio se hacía sentir y las paradas eran cada vez más frecuentes. Nuevamente lo alcanzó la noche, encendió la luz especial del chaleco salvavidas y continuó caminando, no podía detenerse o el frío lograría lo que no hicieron los misiles. Su mente concentrada en el esfuerzo, se daba tiempo para recordar a su compañero e imaginar su suerte. A veces, sentía ganas de llorar.

Apenas caminaba cien metros entre parada y parada y decidió descansar un poco. Ya era noche cerrada cuando escuchó nuevamente el ruido de un helicóptero. Con la luz del chaleco le envió un mensaje en Morse y cuando lo intuyó cerca disparó una bengala. Ya no importaba a qué bando pertenecía, necesitaba ser rescatado. Era inglés, los tripulantes lo subieron a bordo y lo trasladaron a Fitz Roy donde se le prestó la primer atención médica, luego lo llevaron a San Carlos para reunirlo con los prisioneros de guerra argentinos allí alojados.

El 15 de julio llegó a Puerto Madryn y no quiso preguntar por Casado, sabía que había caído con el B-108 y lo imaginó en un “briefing”⁽¹⁾ junto al primer teniente Mario Hipólito González y al teniente Eduardo de Ibáñez, los tripulantes del Canberra B-110 derribados durante el Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea sin que se los pudiera rescatar.

Ya comodoro, Roberto Pastrán falleció el 6 de noviembre de 2005, sin olvidar jamás a su navegante y aquellos últimos instantes a bordo del B-108.

⁽¹⁾ Reunión previa al vuelo

EDITORIAL

EDITORIAL GACETA MALVINENSE

Resulta importante, de tanto en tanto, verificar el rumbo que uno transita en la vida. Esto vale en lo personal tanto como en lo institucional, cuando se trata de organizaciones. AVEGUEMA nació un 28 de junio del año dos mil uno, es decir que hemos cumplido ya cinco años. Es esta, entonces, una excelente oportunidad para recapacitar acerca de los logros obtenidos, de los problemas que aun nos restan resolver y los planes y objetivos que tenemos para el futuro.

En primer lugar repasemos los objetivos que dieron origen a nuestra organización. Los fines que perseguimos, están expresados en nuestro estatuto. En nuestra carta fundacional, se nos manda que busquemos aglutinar al personal civil y militar veterano del conflicto, participar en actos recordatorios, promover la honra de la memoria de los compatriotas que perdieron la vida durante las acciones de guerra, exaltar el esfuerzo que les cupo a todos los veteranos durante el desarrollo del conflicto, mantener vinculación con instituciones que sostengan objetivos comunes, mantener Malvinas en la memoria colectiva de nuestros connacionales, a través de reuniones, publicaciones, actividades académicas y todo otro medio de difusión. Solo nos hemos limitado en cuanto a no incursionar en el campo de lo político, por considerar que Malvinas es una causa de la Nación toda, sin distinciones partidarias.

Haciendo un rápido inventario de los logros, de manera sintética podemos resumir que a la fecha hemos logrado no poco, entre otros logros:

- **Somos la agrupación de veteranos más grande del país.**
- **Estamos plenamente organizados y legitimados por los organismos competentes.**
- **Propiciamos el conocimiento de lo que fue y es Malvinas para el país.**
- **Veneramos a nuestros camaradas muertos y mutilados de Malvinas.**
- **Asesoramos y orientamos a muchos veteranos en un sinnúmero de temas.**
- **Tenemos una página bilingüe en Internet, que nos sirve de difusión.**
- **Editamos La Gaceta Malvinense, como órgano de divulgación trimestral.**
- **Creamos una biblioteca temática, que aspiramos a que, con el tiempo, llegue a ser referente sobre el tema Malvinas entre otras.**

- Realizamos reuniones de camaradería que aglutinan a los camaradas que compartimos la experiencia de participar en el conflicto.
- Promocionamos la edición de trabajos literarios, que rescaten del olvido las experiencias de los veteranos, antes que el paso del tiempo borre del recuerdo sus vivencias.
- Impulsamos la aprobación de leyes que beneficien a los veteranos, entrevistando a legisladores y autoridades nacionales que se interesan por nuestros temas.
- Organizamos y participamos en los actos que recuerdan la gesta vivida.

¿Qué nos queda por resolver? Prioritariamente necesitamos conseguir una sede permanente. Si aspiramos a ser una organización que se proyecte en el tiempo sin solución de continuidad, debemos procurar poseer un espacio físico propio. Esto no es fácil de llevar a la práctica, pero no puede ser imposible. Buscaremos interesar a dirigentes que entiendan nuestras necesidades y nos den “una mano” para poder concretarlo. Estamos abocados a esta tarea y cualquiera que nos oriente en como instrumentarla será bienvenido.

¿Qué otra cosa nos queda pendiente? Seguimos bregando por el reconocimiento histórico, que no pasa principalmente por una simple cifra monetaria, sino que significa “volver a regresar” de Malvinas, pero esta vez acompañados por el calor de una gran mayoría de la sociedad argentina, por la que se fue a combatir para defender nuestros derechos sobre estas islas irredentas. Es el mismo pueblo quien también siente esa necesidad (prueba de ello fue, en el transcurso de este año, el acto que nos organizaron los Scout) reconocimiento del cual, ciertos dirigentes políticos y militares, nos privaron en oportunidad del regreso, sin el consentimiento de nuestros conciudadanos.

El próximo año se cumplen los veinticinco años de la guerra de Malvinas; podría ser una muy buena oportunidad para llevarlo a cabo.

Por último, algún día podremos llegar a sacar del anonimato a ese soldado desconocido, que hoy descansa en un rincón del mausoleo de General José de San Martín, en la Catedral metropolitana y que representa a un sinnúmero de desconocidos que murieron luchando por su país.

Todas las grandes naciones tienen un lugar de privilegio para esos anónimos héroes, que a lo largo de la historia dieron su vida desinteresadamente para que la Patria viviera. Argentina todavía tiene una inmensa deuda para con ellos. Nos preguntamos si algún día, nuestros Dirigentes (con mayúsculas) ¿se decidirán a saldarla?...