

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente es el relato del entonces Primer Teniente Juan MICHELOU, quien formaba parte del Escuadrón Pucará durante el Conflicto de Malvinas

**EL ESCUADRON PUCARA EN LA BAM CONDOR
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR**

Copyright © Juan Michelou



El mismo está disponible en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

EL ESCUADRON PUCARA EN LA BAM CONDOR DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA EN EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

relato 1: EL CRUCE 15MAY Y DIAS POSTERIORES

Nos reunimos en la vertical y comenzamos la travesía, en un comienzo con mil quinientos metros, para descender lentamente a partir de haber recorrido un tercio de nuestra ruta, hasta adoptar unos veinte metros sobre las olas.

Formamos una sección a cada lado de nuestra avión guía, los techos comenzaban a bajar, así que cerramos un poco más la formación, cuando por fin se rompió el cerco radioeléctrico para decirnos «diez minutos al frente las islas».

Bajamos un poco más y continuamos solos buscando con esfuerzo las primeras estribaciones; nos confundían las sombras que se proyectaban sobre las aguas, hasta que por fin nos sorprendió ver muy próximo a nosotros, unos acantilados.

Continuamos formados hasta pasar los primeros islotes y llegar a identificar las islas propiamente dichas. El guía ordenó dividirnos por secciones y continuar tal como se había planificado. Por momentos nos veíamos envueltos en chaparrones que disminuían considerablemente la visibilidad y había que cerrar la formación.

Ni bien bajamos nos aguardaban el Com Pedrozo y el My Navarro, quienes nos brindaron un fuerte abrazo, manifestando el primero, que estaba muy agradecido porque le traíamos aviones.

Nos cargaron en un Land Rover. Antes de arrancar, se pudo hacer enlace por VHF con la sección del Vcom Costa, así que esperamos el arribo; desafortunadamente no entendió las indicaciones de la torre móvil y enfrentó para el aterrizaje a la pista inutilizada que estaba demarcada en diagonal en el campo.

Todos los presentes empezaron a gritar a la par del Cap Benítez, quien se hallaba con el equipo portátil de VHF, para que diera motor. El Com Pedrozo gritaba -¡Dé motor que me va a romper el avión!- entre otras cosas indescifrables, tras el suspiro de todos, los vimos emerger nuevamente tras la loma, y esta vez, sí entraron bien.

Los días fueron transcurriendo con bastante rutina, alertas por Ellas, salidas de ROF, muchas alertas rojas con la consecuente búsqueda de refugio, reparación de la pista con grava que cargábamos los pilotos en una rastra o trineo, para remolcarla con tractor y tapar las partes rotas de la pista.

Con las ametralladoras de los aviones destruidos se confeccionaron numerosas piezas antiaéreas, lo que luego llegó a transformar las alertas rojas en "A sus puestos antiaéreos". Varios pilotos teníamos asignadas nuestras piezas, donde nos desempeñábamos como jefes de pieza y apuntadores, en tanto los armeros cumplían con las funciones de sirvientes de piezas.

Los pilotos jefes de sección y Ella cumplíamos turno en operaciones, en tanto los Alfereces hacían guardia en la zona donde se hallaban los aviones.

Los turnos de cocinero y ayudante estaban en una hoja de papel, pegada en la pared, y se componían de un piloto, un mecánico y un armero. Los utensilios eran sumamente escasos y en una única cocina de turba, en tres o cuatro pequeñas cacerolas, se preparaba el único menú «a la carta» de un solo plato; además estaba acorde con los conocimientos de cocina de quien había tocado en suerte esa jornada. Prácticamente había que racionar en dos turnos, compartiendo cubiertos y haciendo cola, oficiales y suboficiales por igual, para recibir el magro sustento. El pan era algo desconocido y podíamos sentirnos afortunados de poder disfrutar de dos o tres galletitas de vez en cuando.

La primera Ella era del Cap Benítez; estaba integrada por el Ten Brest, como numeral 2, el 1erTen Micheloud como numeral 3 y el My Tomba como numeral 4. Las siguientes estaban a cargo del Cap Vila, el Cap Grünert y el 1erTen Fasani.

relato 2: EL REPLIEGUE DE PILOTOS A PUERTO ARGENTINO EL 26MAY Y POSTERIOR

Arribamos de noche a Puerto Argentino, el aterrizaje del Chinook se hizo en el hipódromo y desde allí nos trasladamos a pie los pocos metros que nos separaban de la casa de los oficiales, que no era otra cosa que un jardín de infantes que se había ocupado como alojamiento.

Nos encontramos con muchas caras conocidas que hacía un tiempo ocupaban ese refugio, particularmente personal del INAC. Lo confortable del lugar hacía que nos sintiéramos en la gloria, comparado con las antiguas comodidades, donde no disponíamos más que de un colchón para mejorar las condiciones de la bolsa de dormir, a la que siempre se accedía con buzo y, según las circunstancias, hasta con los borceguíes. Pero la permanencia de escuadrillas no sería más que por la noche.

Diariamente partíamos al puesto de comando de la BAM Malvinas, que era un bunker construido con planchas de hierro recubiertas de arena y con separadores internos de ambientes hechos con bolsas de arena.

El lugar estaba muy bien disimulado entre una zona de arena y piedras que se hallaba cruzando la pista desde las antiguas instalaciones del aeropuerto, totalmente destruido por el bombardeo. De éste quedaba sólo la estructura intacta, no así aberturas ni vidrios y mucho menos de un hangar de chapas que se encontraba próximo.