

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente es el relato del entonces Primer Teniente Juan L. MICHELOUD, quien se desempeñó como piloto de Pucará durante el Conflicto de Malvinas

TESTIMONIO A DOS DECADAS DEL CONFLICTO

Copyright © Juan L. Micheloud



Publicado originalmente en *Aeroespacio* 20 años www.aeroespacio.com.ar
El mismo está disponible en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

TESTIMONIO A DOS DECADAS DEL CONFLICTO

En 1982, con el grado de 1er Ten. me desempeñaba como instructor en la III Brigada Aérea. El 2 de Abril efectué la presentación del escuadrón a las 07:00 y en ese momento nuestro Jefe de Escuadrón nos comunicó la noticia de la recuperación de las Malvinas, lo cual resultó totalmente sorpresivo para nosotros, no obstante la noche anterior, en el más hermético secreto, habían despegado cuatro Pucará hacia Comodoro Rivadavia.

El 10 Abr fuimos desplegados a la BAM Santa Cruz, y desde ese día efectuamos misiones de exploración y reconocimiento, de varias horas de duración, 200 millas mar adentro. “Barriamos” toda la zona al noroeste de Malvinas sin apoyo de cualquier otro sistema para la navegación, con dos cohetas LAU por plano, dos cañones y cuatro ametralladoras y en la estación central un tanque de 1000 litros que permitía más de cuatro horas de autonomía, a velocidad de crucero.

Esas operaciones de exploración sobre el mar eran muy riesgosas, extremadamente riesgosas, habida cuenta de que si ingresábamos en el área de operación de buques enemigos, quedaríamos expuestos a sus misiles Sea Dart de largo alcance, mucho antes de que nosotros los pudiéramos avistar, porque el Pucará no tenía ningún tipo de radar. Las posibilidades de rescate, en el caso de una eyección sobre el mar, se limitaban a que alguno de los numerales pudiera transmitir la posición de la eyección, y que, más tarde, alguno de los pesqueros que estaban en la zona pudiera acudir en ayuda. Los trajes anti-exposición llegaron prácticamente al fin de la contienda. Teníamos solamente chalecos salvavidas, la clásica “bananita” y el bote salvavidas incorporado al equipo de supervivencia del asiento eyectable.

En la escuadrilla que integré el 14 May para efectuar el cruce, nuestro guía fue un Mitsubishi biturbohélice civil del Escuadrón Fénix para apoyo en la navegación. Cruzar a las islas implicaba que a mitad de camino debíamos adoptar cotas bajas de vuelo para evitar ser detectados por los radares enemigos. Descendimos a 150 metros y cuando hicimos tres cuartos de la navegación volábamos entre 10 y 15 metros sobre el mar. Finalmente el piloto del Mitsubishi rompió el silencio de radio: Diez minutos al frente, las islas...

El guía dejó la formación y regresó. Continuamos nuestra navegación y poco después vimos las primeras islas del sudoeste de la Gran Malvina. Tomamos contacto radial con el Control de la BAM Malvinas en Puerto Argentino y finalmente entramos a la BAM Cóndor en Darwin a última hora de la tarde; nos estaban esperando con ansiedad porque con nuestros aviones se reponía el material perdido el día anterior en la Isla de Borbón.

Teníamos muchas expectativas respecto al combate que se avecinaba y realmente sentíamos alto respeto por el Harrier, al que se le atribuían capacidades de operación casi mágicas. El otro enemigo nuestro era el Blowpipe, un misil antiaéreo portátil de infantería. El tercer enemigo era el fuego de tropas de infantería, es decir el fuego de barrera creado por los disparos reunidos de sus armas livianas.

El Escuadrón Pucará tuvo un honroso desempeño en la guerra operando desde pistas precarias, bajo fuego aéreo y naval y en condiciones meteorológicas marginales, realizó decenas de misiones de reconocimiento armado, contra la infantería y los helicópteros enemigos. El G3, el Grupo Técnico, efectuó un excelente trabajo. Sus miembros tenían una actitud que nos transmitía el compromiso de asumir todos los riesgos. Estaban presentes cuando aterrizábamos, y cuando les decíamos que dejaran esa posición y buscaran refugio porque había alerta roja, no nos abandonaban. Mientras estábamos en el avión actuaban con suma tranquilidad, dando muestras de valor, acompañándonos, infundiéndonos una vivificante tranquilidad. Nosotros, los pilotos, nos veíamos estimulados, y también encontrábamos la necesidad de dar respuestas al respeto que nos demostraban.

El 26 May partí hacia Puerto Argentino. Los miembros de la Fuerza Aérea que quedaron en la Base Cóndor resistieron heroicamente el ataque de las tropas británicas. Fui evacuado en la noche del 12 Jun. Cerca del cerro Dos Hermanas se libraba un combate nocturno de características dantescas; el cielo estaba iluminado por bengalas trazantes y explosiones de todo tipo. Aguardábamos el avión en la oscuridad y el C-130 aterrizó sin luces; cuando finalizó la descarga lo abordamos. Viajé entre tres oficiales del Ejército heridos a quienes iba alentando, un poco también para aliviarme y tomar confianza yo mismo. En destino fuimos recibidos por médicos. Después de un mes de vivir en la isla, con sus interminables noches de oscuridad, nos parecía llegar a un mundo desconocido. En Comodoro Rivadavia todos daban por cierto el fin de la contienda. Nuestra actitud era volver con más aviones... pero volver; de ninguna manera concebíamos que todo había terminado.

La guerra nos expone de una manera muy distinta; hay personas que siempre han sido de una tranquilidad extrema y la siguen teniendo; otros que hablan mucho de agresividad, la pierden; se dan todas las virtudes y flaquezas; la guerra realmente nos desnuda como seres humanos. Hay grandes momentos en donde se pone en juego todo: el hombre en su grandeza o en su baja. Creo que se pueden

sacar muchísimas más conclusiones, pero lo primordial es el hombre, la preparación adecuada, la convicción adecuada; son los factores que, al fin y al cabo, van a posibilitar que se puedan sortear pruebas límites.