

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

Esta es una recopilación de relatos de los integrantes del Escuadrón Pucará desplegado en Malvinas, realizada por La Gaceta Malvinense de AVEGUEMA.

EL PUCARA EN MALVINAS

Copyright © Integrantes del Escuadrón Pucará



Artículo de *La Gaceta Malvinense 50* recopilado de diversas fuentes públicas, blogspots en Internet y archivos propios de AVEGUEMA www.aveguema.org
El mismo está disponible en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

EL PUCARA EN MALVINAS

Relatos del personal del Escuadrón Operativo Aeromóvil IA-58 Pucará destacado en las Islas Malvinas

Alistamiento

COM. (R) NAVARRO

El 31 Mar '82 el Comando de Operaciones ordenó a la III Brigada Aérea alistar una escuadrilla de IA-58 con destino a la BAM Malvinas, antes de las 17:00 del 2 Abril '82.

En la reunión en el puesto comando, participando los oficiales superiores y presidida por el Jefe de Brigada, efectué la exposición del despliegue de la escuadrilla y arengué a todos los participantes. Destaqué la importancia que revestía el hecho y que nuestro posible enemigo era precisamente una de las potencias más adelantadas del mundo y que tendrían, además el apoyo de la OTAN sin ninguna restricción.

S. AY. GUASTALLA

Cada vez que se requiere el despliegue de unidades toda la Brigada toma participación. En esa época había dos Escuadrones aeromóviles: uno operativo y otro de instrucción. Sólo tardamos un par de días en alistar el escuadrón operativo.

S. AY. MARCORI

Fuimos convocados para alistar el Grupo Aeromóvil para un despliegue inmediato. Si bien había una convulsión general en todo el país por la recuperación de las islas, nosotros éramos profesionales y teníamos muy buena experiencia en alistamiento y despliegues, debido a continuos ejercicios, lo que permitió ejecutar las tareas en los plazos exigidos.

Teniendo en cuenta las características rigurosas del clima de las Malvinas en esa época del año efectuamos en el Centro de Supervivencia un curso para asimilarlo, el cual incluyó el manejo del equipamiento básico.

Despliegue primera escuadrilla

COM. (R) NAVARRO

El 1° Abril a las 12:35 se produjo el despegue desde la III Brigada Aérea de la primera escuadrilla del Sistema de Armas IA-58 Pucará al sur. Después se enviaron tripulaciones de relevo: Cap. Benítez; Ten. Jukic; 1er Ten. Navarro y Ten. Calderón.

COM. VILA

El 1° Abril, por orden del Jefe de Brigada desplegué una escuadrilla a la BAM Río Gallegos efectuando una escala técnica en la BAM Tandil. El plan original establecía pernoctar y concluir la operación al día siguiente; imprevistamente recibí en la BAM Tandil una llamada del Com. Carbo ordenando proseguir el vuelo a destino esa misma noche.

La meteorología era pésima; teníamos sobre la base un fuerte temporal pero había que cumplir la orden.

Resolviendo previamente un desperfecto en uno de los aviones, despegamos a las 23:30 y atravesamos el frente de tormenta rumbo a destino.

VCOM. CIMBARO

No se nos había informado el objeto de la misión. Despegamos pasado el mediodía al mando del Cap. Vila. Completamos el grupo el Ten. Furios, el Ten. Giménez y yo, el más moderno de los tres.

Hicimos una escala en la VI Br. Aé. (Tandil) para repostar combustible, ya caída la noche; cenamos con la idea de pernoctar y continuar el vuelo al día siguiente, pero ordenaron seguir hasta Río Gallegos esa misma noche.

Hicimos el vuelo en cinco horas en el nivel de 15.000 pies a 220 nudos; encontramos bastante nubosidad; mala meteorología. Y llegamos en la madrugada del 2 Abr. Habíamos volado más de nueve horas sobre un trayecto de 3.000 kilómetros.

Cuando me levanto al mediodía y llego al casino de oficiales me entero de la recuperación de las Malvinas.

S. P. PIAGGI

En 1982 yo era cabo principal y me desempeñaba como Inspector de Armamento en la III Brigada. El 1º Abril '82 desplegué al sur en el avión del Cap. Vila, uno de los aviones de la escuadrilla de Pucará que partió ese día.

COM. VILA

En la BAM Río Gallegos, en tanto las tripulaciones se retiraron a descansar, el Com. Rodoni me informó que la escuadrilla despegaría hacia las Islas Malvinas.

La orden no me sorprendió porque, el contenido de las emisiones en VHF, me llevó a pensar que *algo* estaba por suceder. Juntos preparamos la navegación necesaria. Al día siguiente, a las 16:00, pocas horas después de concluir la Operación Rosario, guiados por el C-130 TC-70, llegamos a la BAM Malvinas. Tuvimos el orgullo de que el Pucará fuera el primer avión de combate arribado a las islas.

Vuelo al Sur

COM. (R) NAVARRO

La orden del Comando de Operaciones Aéreas consistía en completar un Escuadrón Aeromóvil compuesto por doce IA-58 Pucará. El 08 Abril a las 14:40 se produce el despegue de ocho aviones desde la III Brigada Aérea con destino a la IX Brigada Aérea en C. Rivadavia, arribando a las 20:00 horas.

El vuelo se realizó directo, desde Reconquista a C. Rivadavia, después de efectuar, próximo a Tandil un chequeo de combustible de todos los aviones; era posible llegar hasta C. Rivadavia volando sobre el mar, la ruta directa. A 80 millas náuticas de nuestro destino volábamos a 6.000 m, descendimos por meteorología a 2.700 m. Esto provocó un aumento en el consumo de combustible.

VCOM. CRUZADO

Llegamos muy cortos de combustible porque en el tramo desde Espora a C. Rivadavia el viento afectó los cálculos de navegación. En el medio del Golfo San Jorge se me plantó un motor. Me desprendí de la formación asistido por el My. Navarro, Jefe de Escuadrón. Al finalizar el aterrizaje el otro motor también se plantó. Tuvieron que remolcarme para arribar a plataforma; más tarde el Grupo Técnico detectó una falla en los indicadores de combustible. Permanecimos unos días en C. Rivadavia hasta que llegó la orden de cruzar a las islas.

Misiones sobre el mar

COM. MICHELOUD

Desde Santa Cruz participé en misiones de exploración y reconocimiento al NO de Malvinas, de varias horas de vuelo. Se instalaba en la estación central del avión un tanque suplementario de 1000 litros que daba una autonomía de más de cuatro horas, a velocidad de crucero, en el orden de los 210 nudos. El Armamento en esas misiones eran dos cohetas por plano, cañones y ametralladoras.

Creo que la guerra, o situaciones límite como ésta, lo llevan a uno, por ejemplo, a percibir detalles minúsculos que normalmente no registra; el sonido de los motores, observar, barriendo visualmente todo el espacio circundante, usar señales visuales con el numeral, estar atento a todo.

En las misiones de guerra todo funcionaba óptimamente; existía una gran concentración en el trabajo desde el momento que despegábamos. Era una actitud de máxima concentración y hacer todo a conciencia.

Primer cruce a Malvinas

COM. (R) NAVARRO

El 2 Abril en Río Gallegos despegaron a las 14:00 cuatro aviones con destino a Malvinas. A las 15:45 se produjo el primer sobrevuelo de aviones de combate sobre las islas. La escuadrilla aterrizó a las 16:00.

S. P. PIAGGI

Con el relevo de pilotos para la escuadrilla, cruzamos a Malvinas. En ese cruce volé con el Cap. Benítez y llegamos a la BAM MLV aproximadamente a las 16:00.

Las islas nos recibieron con un frío intenso y mucho viento. El clima era muy cambiante pero el paisaje me resultó parecido a nuestro sur. Fuimos los primeros miembros del GT 3 que llegamos. Nos quedamos en la pista sin saber dónde se localizaría nuestro lugar de alojamiento pero finalmente debimos pernoctar en un galpón.

COM. MICHELOUD

En los cruces del continente a las islas teníamos previsiones de rescate y de emergencia muy escasas.

Durante el conflicto no tuvimos traje anti-exposición; llegaron prácticamente al fin de la contienda. Teníamos que arreglarnos solamente con los chalecos salvavidas, la clásica «bananita», y con el bote salvavidas incorporado al equipo de supervivencia del asiento eyectable.

Nuestra única posibilidad de ser rescatados residía en que otro piloto de la formación pudiera marcar la posición aproximada de la caída al mar y transmitirla a los pesqueros que estaban en la zona. Naturalmente sabíamos que esa ayuda estaba condicionada a muchos factores y lo único asegurado resultaba nuestro bote de supervivencia.

Cruzar a las Malvinas implicaba adoptar cotas bajas a mitad de camino. En la escuadrilla que integré el 14 Mayo, nuestro guía fue un Mitsubishi biturbohélice civil del Escuadrón Fénix. A mitad de camino descendimos a 150 m y cuando hicimos 3/4 de nuestro recorrido ya estábamos volando a 15 m sobre el mar. Al llegar a su punto de retorno el Mitsubishi Fénix rompió el silencio de radio y nos transmitió: *Diez minutos al frente, las islas...* Eran las primeras de la Gran Malvina al SO.

El biturbohélice volvió al continente y seguimos nuestra navegación a menos de diez metros sobre el nivel del mar. Llegar a la BAM Malvinas fue una extraordinaria alegría. Las islas hasta ese momento eran para mí algo misterioso; creo que las vi mucho más hermosas de lo que las concebía, por su relieve, su paisaje, sus colores...

El valor de esta empresa es realmente importante por cuanto estaba operante el bloqueo Británico y romperlo con esa cantidad de aeronaves fue de gran riesgo.

El resto del GT 3 a Malvinas

S. AY. MÁRQUEZ

Despegamos en un Hércules C-130 aterrizando en la BAM Malvinas a las 04:00 del día siguiente. Me llamó la atención la gran actividad que se desarrollaba en ese momento: mucho material, mucho movimiento de aviones de la Fuerza Aérea, de las aerolíneas comerciales argentinas y de la Armada. A la hora que llegamos estaba muy oscuro y se pedía guardar silencio.

Uno de los rasgos que más me quedan en el recuerdo fue que el espíritu de equipo se demostró una vez más en las operaciones en Malvinas. El hecho de estar predispuestos a trabajar en conjunto nos hacía cuidarnos unos a otros; todo esto en el contexto del hecho de que la Fuerza Aérea se preocupó por su personal.

S. AY. GUASTALLA

Cuando llegamos a la BAM Malvinas era un día gris. Mi primera impresión fue la incertidumbre; incertidumbre en el sentido de cuál sería el entorno de circunstancias en que deberíamos trabajar. Todas esas preguntas que uno tenía se fueron contestando a través del conflicto. La primera noche pernoctamos en nuestras bolsas de dormir en el piso del improvisado depósito de materiales del escuadrón; la fuerza de una tormenta sucedida la noche anterior había derribado las carpas que se habían instalado.

S. AY. MARCORI

Nosotros llegamos a la madrugada, aproximadamente a las 03:30 y lloviznaba muchísimo. El Hércules abrió la rampa y empezó a girar tomando su posición de estacionamiento. A través de la rampa se veía todo oscuro; de pronto, debido al movimiento de giro del avión, apareció un cartel iluminado que decía: NO SMOKING. En medio de las preocupaciones que teníamos, porque sabíamos dónde estábamos y para qué estábamos allí, uno de nuestros camaradas hizo una broma: *Estamos en la isla No Smoking...*

Actividad inicial en las islas

VCOM. CIMBARO

Con el correr de los días continuaron llegando nuestros Pucará. Arribaron inicialmente doce aviones, los que constituyeron el Escuadrón Aeromóvil Pucará.

Empezamos a cumplir las órdenes fragmentarias que llegaban; consistían en ROF (Reconocimientos Ofensivos) para familiarizarnos con la geografía y topografía de las islas. El armamento era completo: cañones, ametralladoras y cohetas. Las velocidades y alturas en los ROF estaban estandarizados con el menor riesgo posible: nivel de 15 metros a potencia máxima continúa a 220 nudos.

VCOM. CRUZADO

Las islas tienen una meteorología muy particular. Yo recuerdo haber volado con tiempo bueno, totalmente claro, pocas veces; la mayoría con restricciones de techo y visibilidad... y normalmente nublado.

Permanecíamos en alerta; había veces que hacíamos alertas a 10 minutos.

VCOM. CIMBARO

La meteorología obligó a abortar muchos vuelos: Hubo días que no podían volar los reactores pero, por el tipo de avión que es el Pucará nosotros podíamos hacerlo; es un avión más lento que permite hacer un vuelo marginal con visibilidad baja y techos de nubes reducidos.

Los vuelos eran rasantes para patrullar las costas en todo su perímetro, previendo posibles avistajes de naves y desembarcos de comandos.

Relevamiento de pistas

COM. (R) NAVARRO

El 12 Abril el Com. Destri me impartió directivas para el reconocimiento de pistas aptas para la operación del IA-58 Pucará. Se procedió en primer lugar a aterrizar en Bahía Fox en un avión Islander.

Fueron evaluadas las pistas de Bahía Fox, San Carlos y Establecimiento San Carlos, resultando que ninguna estaba operable para nuestro avión. Posteriormente se evaluó Bahía Elefante, descartándola por ser demasiado blando el suelo y no soportar el peso del IA-58.

En horas de la tarde aterrizamos en Darwin con el Cap. Vila en el Islander, observando que era la única pista operable y semi apta de todas las que se encuentran en las islas, previa marcación de las cabeceras, ya que el lugar era prácticamente un cuadrado de campo que se utilizaba para el aterrizaje de aviones tipo C-182.

COM. VILA

Para seleccionar una base de redesplicue aterrizamos en todas las pistas de las islas. La primera que elegí fue la de San Carlos, aunque era muy corta, pero fue desechada porque estaría muy expuesta al bombardeo naval. Después de un ejercicio de tiro con cohetes realicé el primer aterrizaje con un Pucará en la BAM Cóndor, en Darwin, a las 16:00 del 24 Abr.

Despliegue a Darwin

S. P. PIAGGI

Después de unos días en la BAM Malvinas nos trasladamos a Darwin a preparar una pista de alternativa, que luego pasó a ser la pista principal. Ahí ya habían desplegado elementos del RI 25 del Ejército y habían denominado el lugar Helipuerto Santiago; cuando llegó nuestro escuadrón eso se transformó en la BAM Cóndor.

1 de Mayo. El ataque a la BAM Cóndor

COM. (R) NAVARRO

A las 01:30 el Brig. Castellanos nos comunicó por radio que buques de la Fuerza de Tareas Británica se encontraban a menos de 150 NM y que podíamos ser atacados en cualquier momento.

VCOM. SASSONE

A las 04:00 nos levantaron; los ingleses habían atacado la BAM Malvinas y se suponía que el segundo intento sería allí. Era lógico; los ingleses atacaron Puerto Argentino para destruir la pista pero también buscando destruir los Pucará. Estábamos seguros de que ellos sabían que estaban ahí.

VCOM. CRUZADO

El terreno no ofrecía ninguna posibilidad de ocultar los aviones; la única forma de protegerlos era la movilidad: cambiarlos de lugar constantemente.

S. P. PIAGGI

De pronto vimos en rasante sobre nosotros a los Harrier; ya habían soltado las bombas. Después la confusión: las explosiones, los gritos, el fuego, el humo. Y de pronto me encuentro en medio de incendios. El A-527, alcanzado por las beluga, estaba en llamas; estallaban los cohetes, se eyectaron solos los asientos y la munición se disparaba. Yo estaba herido; me arrastré como pude fuera de los incendios;

al cabo de media hora fui rescatado por un grupo de soldados al mando del Ten. Rozas. Me llevaron a un sector en donde habían reunido a todos los heridos. Poco después aterrizó un Chinook para evacuarlos al hospital de Puerto Argentino, donde me extrajeron de la espalda y ambas piernas, cincuenta y tres esquirlas de beluga. Permanecí ocho días allí y después me evacuaron al hospital reubicable en C. Rivadavia.

VCOM. CRUZADO

Yo estaba en medio de la pista con un compañero cuando alguien gritó ¡Harrier!... y ya estuvieron encima de nosotros. Nos tiramos cuerpo a tierra. Fue una sorpresa total; la artillería no tuvo tiempo de reaccionar, pese a que unos minutos antes habían hecho prácticas de fuego. Yo estaba a menos de cuarenta metros del avión del Teniente Jukic cuando fue alcanzado por una beluga. Un golpe muy duro para el escuadrón. Después uno se preguntaba: *¡La pucha!... Si así empieza esto... ¿Cómo va a terminar?*

S. AY. GUASTALLA

El ataque fue a las 08:23. Esa es una referencia muy exacta porque el reloj de uno de los suboficiales que falleció quedó detenido a esa hora. Al escuchar reactores me doy vuelta y veo a dos Sea Harrier soltando las bombas. Me quedé *helado* unos instantes, durante las explosiones reaccioné cuando me empezaron a llover escombros y me tiré bajo un tractor. Después comenzamos a atacar con extinguidores un foco de incendio en el lugar donde se almacenaban las espoletas de las bombas. Ese día fue el más largo de mi vida; pareció no terminar nunca.

COM. VILAS

Al avión de Grunert se le rompió la rueda de nariz en la carrera de despegue y quedó clavado en el eje de la pista. Salgo corriendo hacia el avión; es compañero mío; íntimos amigos... como un hermano; un hombre con el que estuvimos toda la vida juntos. Cuando llego al avión lo veo inclinado hacia adelante, atontado. Cuando un piloto tiene un accidente de esas características corre el riesgo de golpear con la frente en la mira y morir; cuando empiezo a sacarlo de la cabina Grunert reacciona.

Es en ese momento que aparecen los Harrier; nos estamos alejando del avión cuando vemos que se desprenden las bombas; nos echamos cuerpo a tierra. Las bombas cayeron atrás y adelante pero salimos ilesos.

S. AY. RODRÍGUEZ

Ingresábamos a una de las carpas que teníamos en la pista para retirar auriculares con mi encargado, el S.P. Carrizo. En ese momento nos atacaron. No vi los aviones pero de pronto cayeron las bombas y las esquirlas de las belugas, las bombas que tiraron los Harrier, barrieron la carpa. Quedamos heridas cuatro personas; salí de la carpa, sin darme cuenta de que estaba herido, y empecé a ayudar a los otros. Los fui dejando en un pozo de zorro donde estaban suministrando primeros auxilios.

Encontré otro herido, el cabo Izaguirre, compañero mío. Estaba al lado del fuego muy próximo a un termo de oxígeno en medio de las llamas. Además de la munición que explotaba en el avión incendiado, empecé a estallar una carga de cohetes que se encontraba en un carretón. El bombardeo de los últimos dos Harrier sobre la pista cayó entre el avión del Teniente Jukic y las carpas, donde estaba la mayoría del personal, que en ese preciso momento procedían a cargar el armamento de los Pucará que debían despegar.

S. AY. MÁRQUEZ

Ese día había recibido la orden del Jefe de Servicios de retirar elementos del depósito. Y es en ese momento en que se produce el ataque de Sea Harrier a la BAM Cóndor. Cuando nos acercamos después del bombardeo vimos que todo era un caos. Los medios que empleamos para combatir el incendio fueron improvisados: por ejemplo la onda expansiva había reventado las cuatro cubiertas de un vehículo que pudimos haber empleado para evacuar los materiales inflamables y explosivos.

S. AY. MARCORI

Cuando llega el ataque yo estaba detrás del segundo avión; escuché el sonido de reactores que se aproximaban. Para nosotros ese fue el inicio de la guerra.

Lo único que alcancé a hacer fue echarme a tierra... pero no llegué al suelo; por las ondas expansivas de las explosiones de las bombas la tierra se movía de tal forma que uno rebotaba en el piso. Fue un ataque impresionante; alcancé a ver una bomba que partió al avión del Teniente Jukic y el combustible inflamado que subía en forma de hongo.

A uno le quedan para siempre esas imágenes. A lo largo de diecisiete años ya ha aprendido a convivir con ellas, a respetar todo lo que ha pasado, a asumirlas para poder, por ejemplo, sostener este reportaje que tal vez en otro momento no hubiera sido posible.

Yo tenía las dos piernas quebradas por las esquirolas; llegó un enfermero que me aplicó morfina, me vendó las heridas y me cargó al hombro para sacarme del lugar. Después, a los heridos más graves, nos evacuaron en helicópteros a un puesto sanitario en la BAM Malvinas.

Allí, desde una de las ventanas, pude ver el derribo de un Harrier con un misil; vi cuando ascendía buscando al avión hasta que lo alcanzó, derribándolo. Después, el 9 Mayo, nos evacuaron al continente.

VCOM. CIMBARO

Despegué de la BAM Cóndor como numeral del Teniente Russo antes del ataque de los Sea Harrier. A los dos minutos mi Jefe de Sección me ordenó: *Dos. Mire hacia la pista...* Cuando miro hacia la pista veo humo y explosiones en la base. Entonces pregunté al Teniente Russo: *¿Qué es eso? Están atacando nuestra base...* me contestó. En ese momento descubrí a los Sea Harrier que estaban saliendo del ataque en rasante.

Pensé que nos atacarían pero no ocurrió; posiblemente no nos descubrieron porque ya habíamos ganado altura.

VCOM. SASSONE

El bombardeo inglés planteó un cambio violento pero una de las cosas que me sorprendió fue que no quedamos bloqueados bajo un shock; ver a camaradas, con los que habíamos volado el día anterior y habíamos cenado juntos... y de golpe... verlos ahí... muertos.

Empezaron a salir fuerzas de adentro; vi muchos actos heroicos increíbles, tratando de salvarles la vida a quienes estaban muy malheridos. El S. Ay. Dome retiró un tubo de oxígeno que amenazaba explotar entre las llamas.

Nos sobrepusimos muy rápido; la mente humana reacciona por reflejo de una vida *cómoda* a semejante desastre. Al próximo día podríamos morir, porque los Harrier seguían atacando. Y uno lo tomaba pensando que, precisamente, para eso estábamos. En realidad agradecíamos estar ahí; todos teníamos un orgullo muy fuerte de estar en las islas en ese momento. Y algo que es aún más significativo: uno no quería alejarse de ese lugar. Todo lo contrario: quería quedarse para colaborar.

COM. VILAS

El ataque afectó profundamente la capacidad del GT 3 debido a que arrojó un saldo de siete suboficiales fallecidos y nueve heridos; eso nos dejó con un solo mecánico armero, el actual S.P. Tolosa. La colaboración de todos, agregados los oficiales del GT 3, los tenientes Lombardi y Santini, permitió contrarrestar el efecto de las bajas.

Emergencia

VCOM. BREST

El 1º Mayo despegué con Giménez y efectuamos un reconocimiento en las costas: después fuimos a Puerto Argentino. Estábamos a unas 30 millas norte. Yo sabía que la artillería del Ejército ahí nos podía tirar a nosotros. De pronto se me plantó un motor produciendo una explosión, no giraba más; se había clavado; creí que me habían tirado y pensé en eyectarme, pero Giménez que venía atrás mío, me transmitió: *Tenés el otro motor funcionando...*

En la BAM Malvinas había alerta roja y nos ordenaron hacer espera hasta tanto los aviones enemigos se alejaran de la zona. Giménez, detrás mío, me iba preguntando si estaba todo normal; después le ordenaron regresar a Darwin y yo fui al aterrizaje con un motor plantado.

La torre me advirtió que en la pista había un impacto de bomba y aterricé sobre un costado sin ningún problema. También el control me había indicado que abandonase lo antes posible el avión. Dejé el avión a un costado de la pista y me tiré de la cabina. Ahí empecé a escuchar los gritos de gente que estaba metida en los refugios; me gritaban que corriera porque estábamos en alerta roja.

S. AY. DOME

Debido a las bajas el grupo se había reducido y realizábamos todas las tareas fuera de nuestra especialidad individual. Cambiar un motor, que insume todo un día de trabajo, en una zona tan castigada como la BAM Malvinas era poco menos que imposible; muy pocas veces estuvimos bajo alerta blanca; eran celestes o rojas y uno tenía que tener un ojo en el trabajo y el otro vigilando el cielo. Continuamente

los Harrier efectuaban bombardeos en altura sin precisión; pegaban en cualquier parte pero nos mantenían en tensión.

Ataque en la isla de Borbon

S. AY. MÁRQUEZ

Fuimos a la BAM Calderón de la Armada, en la Isla de Borbon, porque uno de los Pucará había tenido una falla en el tren de aterrizaje y tuvo que aterrizar en ese lugar; éramos un grupo integrado por motoristas y especialistas en hidráulica y montaje.

La noche del ataque de los comandos ingleses, el 15 Mayo, la oscuridad era total y el tiempo estaba malo. En los días anteriores había llovido copiosamente; los pozos de zorro, que ocupaban los infantes de marina que vigilaban la pista, se habían anegado lo cual determinó el repliegue de esos efectivos. La pista también había quedado inoperable por las lluvias y nuestros Pucará estaban inmovilizados.

Los comandos ingleses atacaron a las 04:00 con un nutrido fuego naval; después aterrizó un helicóptero con comandos que se dedicaron a dañar los aviones. A los Pucará les destrozaron las cubiertas, a los Turbo Mentor de la Armada les destruyeron el panel de instrumentos y al Skyvan de Prefectura lo volaron completamente con explosivos; también dispararon ráfagas de ametralladora contra los aviones.

COM. VILA

Instalaron una carga explosiva en una turbina de cada avión. Fue un golpe de mano perfecto. Efectivos de la Armada hicieron estallar las cargas instaladas para destruir la pista lo cual produjo muchas bajas entre los comandos; de inmediato se replegaron en dos Sea King abandonando armamentos y equipos.

Repliegue a la BAM Malvinas

VCOM. CRUZADO

El día 21, cuando empieza el desembarco inglés en San Carlos, comenzamos a recibir fuego de artillería naval sobre nuestra pista desde temprano. Los aviones ya peligraban allí y a última hora nos ordenaron trasladarlos a la BAM Malvinas; con el Teniente Giménez despegamos con los dos últimos Pucará.

Caza de helicópteros

VCOM. CIMBARO

Fue la segunda misión que hice el 28 Mayo A las 11:30 como numeral del Ten. Giménez, despegué desde la BAM Malvinas. Poco después avistamos un par de helicópteros enemigos; eran dos Scout con rumbo convergente a nuestra sección respecto a nuestro propio rumbo 020. De inmediato Giménez consultó a la BAM Cóndor si circulaban helicópteros propios en ese sector. El operador le contestó a los gritos: *¡Negativo! ¡Negativo! ¡Derríbenlos!*

Nos fuimos acercando a los blancos; cuando nos descubrieron se separaron; uno rompió hacia el este y el otro hacia el oeste. Yo ataco el que escapa hacia el oeste. Giménez es el que primero obtiene posición de tiro y abre fuego; cuando estaba maniobrando en procura de mi objetivo vi de reojo explosiones y humo; inmediatamente después escuché a Giménez que gritaba muy exaltado: *¡Lo derribé!... ¡Lo derribé!*

A todo esto yo continuaba combatiendo; tres veces el Scout efectuó maniobras evasivas violentas que me complicaron la puntería. A la tercera vez, a pesar de que me cambió el viraje, decidí dispararle cohetes; no podía pasarme todo el día persiguiéndolo. Le apunté un poco más adelante y disparé; como el helicóptero volaba rasante la onda expansiva de la explosión de los cohetes contra el suelo lo desestabilizó, cayó a tierra y quedó volcado. Cuando lo sobrevuelo en escape veo que algunos sobrevivientes lo abandonaban.

Posteriormente, en 1986, el Ten. Giménez y los restos de su avión fueron encontrados en las Alturas Rivadavia. El avión no fue derribado; fuentes británicas consignaron que la densa nubosidad limitó la visibilidad del piloto y chocó contra los cerros.

Blancos terrestres

COM. MICHELOUD

El 28 Mayo fue el día que más misiones se ordenaron para los Pucará. Ya se había producido el desembarco británico en San Carlos, y Darwin estaba asediada por el avance de los paracaidistas ingleses. Esa tarde se ordenaron dos salidas. Despegamos cuatro aviones desde Puerto Argentino: dos Pucará y dos Aer-Macchi de la Armada; mi numeral era el Teniente Cruzado y nuestro objetivo fue concretamente las tropas británicas.

Conocíamos muy bien la zona, las referencias y la situación. El Vcom. Pedrozo dirigiría el ataque por radio. En el atardecer alcanzábamos a ver el combate que se estaba librando; pudimos fijar las posiciones de tropas que estaban recortadas contra el horizonte, donde se veían las concentraciones más significativas.

Estaba armado con bombas, cañones, y ametralladora; el Teniente Cruzado, con cohetes. *Levanté* para entrar con un ángulo de 10°. Para empezar a cubrir mi entrada comencé a barrer con cañones y ametralladoras a las tropas, hasta que se trabaron los cañones; continué el fuego con ametralladoras y *entro* para bombardeo rasante sobre las posiciones; recibía fuego de armas portátiles; sentí los impactos en mi avión. Arrojé las bombas y efectué maniobras evasivas; el Vcom. Pedrozo me transmitió: *Muy buenas bombas...*

VCOM. CRUZADO

Entramos al ataque volando muy bajito. El guía tiró sus bombas y después entré yo; *levanté* un poco para adquirir ángulo de tiro a los cohetes y disparé la primera salva. Desde la base nos indicaron que continuáramos el fuego sobre esa zona. Cuando *levanto* el avión otra vez, primero empiezo a sentir los impactos de armas livianas, después una fuerte vibración y me quedé sin comandos. Estaba a quince metros del suelo.

Mucho más tarde la gente de la base me refirió que me habían disparado dos misiles: uno pasó sin explotar y el otro estalló cerca de la cola del avión. Me eyecté. No tuve la sensación de haber estado colgado del paracaídas; toqué el suelo en seguida. El asiento debe haber llegado a un pico máximo de setenta metros. En la eyección tengo retenida la imagen de mi avión abajo que sigue recibiendo impactos de trazadoras.

Apenas toco tierra me pongo de pie y ya estoy rodeado por ingleses y me tomaron prisionero. Un soldado estaba muy tenso; la situación era terminal; les habíamos estado *tirando con todo*.

Defendiendo la BAM Cóndor

S. AY. MANSILLA

Entre el 27 y el 28 Mayo, en esos dos días, entablamos combate con los ingleses defendiendo la BAM Cóndor.

La idea de fabricar una *misilera* surgió un día que se fisuró el revestimiento de una cohetera IA-238 y quedaron los tubos sueltos. Entonces alguien sugirió que los tubos podrían ser útiles para algo. ¿Por qué no? El Ten. Lombardi dirigió la construcción. Sacamos todos los tubos; utilizando tres, un cajón de manzana, dos perfiles de hierro, alambre y algún otro elemento. El sistema de puntería para graduar el alcance por ángulo de tiro también se improvisó y fue efectivo.

Durante el ataque inglés yo tiraba los cohetes FAR del Pucará que habían quedado, con la *misilera* improvisada; el Vcom. Costa dirigía el reglaje del tiro. Apuntábamos a las tropas inglesas que avanzaban y allí pegaban los cohetes. Nuestra posición estaba cerca de la costa; muy próxima, a un costado, había una casa de dos pisos.

Cuando los ingleses nos tiran el primer misil estábamos Argüello, Olea y yo. Vi el misil que venía en vuelo y le dije a Argüello: *Mirá. Parece una gaviota. No. Es un misil...* me contestó. Era un punto negro que venía moviéndose lateralmente y en altura, largando una cola de humo *celestón*. Nos resguardamos a un costado de la cohetera porque no había otro lugar para hacerlo.

El misil pegó un par de metros abajo, en el faldeo del barranco, y la onda expansiva nos afectó muy poco.

Siguieron tirando cuatro misiles más, pero nosotros continuamos disparando nuestra *misilera*.

S. AY. MÁRQUEZ

Cerca de la pista, a unos cien metros del caserío de Darwin, había un galpón en donde los habitantes del pueblo tenían materiales y herramientas para reparar vehículos; allí se había almacenado el armamento del Pucará.

Con anterioridad al ataque el personal de la especialidad armamento había alistado los cohetes FAR para que estuvieran dispuestos para su carga en las coheteras. A medida que Mansilla y los demás disparaban los cohetes en la *misilera* yo trasladaba más cohetes desde el depósito hasta la posición de la misilera cargados en un carretón enganchado a un tractor.

VCOM. SASSONE

En una trinchera, con varios FAL que habíamos conseguido, resistimos el ataque inglés con el Alf. Lema, el S.P. Olea y dos soldados, que oficiaban de abastecedores, acarreamos cajas de munición 7,62 mm de los Pucará.

Estuvimos los tres días del combate dentro de la trinchera, sin comer ni dormir, disparando los FAL. La artillería antiaérea de Ejército, bitubos de 35 mm tirando tierra-tierra, también hizo estragos; uno veía como barrían las filas inglesas. Esto no me lo contaron; lo vi yo mismo. Aunque los ingleses no reconocen muchas bajas, más tarde, después de la acción, nuestros médicos fueron a asistir a los heridos ingleses y nos dijeron que ese día tenían más de 250 bajas.

S. AY. MANSILLA

Después de agotar los cohetes comenzamos el fuego con una ametralladora 12,70 mm que había dejado la tripulación de un Chinook para reforzar nuestro armamento. Esa ametralladora tenía un desperfecto en el solenoide; la regulé para disparar ráfagas de doce o catorce disparos.

Rendición

S. AY. MANSILLA

Cuando los ingleses vieron el *lanzador de misiles SS* literalmente *se querían morir*. No lo podían creer... Nunca se imaginaron que habíamos improvisado una *misilera* con tres tubos de la cohetera de Pucará.

Alcanzamos a disparar más de ciento setenta cohetes sobre las tropas inglesas.

VCOM. SASSONE

Después sucedió la rendición en la madrugada del 29. Llegó el amanecer y fue como en las películas del oeste: las carretas formadas en círculo y en las colinas de alrededor están miles de indios listos para atacar. Era igual: teníamos ingleses en los 360° y sus helicópteros constantemente sobrevolando alrededor.

Se convino el *alto el fuego*. Nos reunimos en una especie de cancha de fútbol. Empezamos a salir del pueblito y nos cruzamos con los ingleses de frente; ellos cantando, contentos; se los veía muy cansados.

Alguien propuso cantar el himno; más que cantar fue un llanto; estábamos muy mal, muy mal; era como que el peso de todo lo que habíamos llevado, de la pena por los compañeros caídos, de no comer, de no dormir, se vino de golpe todo encima.

Dos banderas

VCOM. SASSONE

Quiero rescatar algo; no hablo de mí; hablo de los mecánicos y del resto del Escuadrón Pucará; la vida fue una vida horrible. No teníamos donde bañarnos, no teníamos donde dormir, y además de todo eso había que volar, y además de todo eso nos tiraban bombas, cohetes y producían acción psicológica.

A veces las ovejas explotaban cuando pisaban una mina; agarrábamos un pedazo, lo cuereábamos y lo tirábamos en una olla con papas. Eso era la comida.

Realmente eso fue la vida del Escuadrón, que pocos la conocen porque poco se escribió. Creo que la culpa la tuvimos nosotros. Pero lo importante es que nunca cayó el espíritu; jamás se dejó de hacer una misión.

Ahí en Darwin quedan dos banderas argentinas escondidas. Nunca revelaré donde están; además hay una pistola y una carta náutica. Algún día, cuando vuelva allá, las voy a ir a buscar; estoy seguro que aún están; nunca las podrán encontrar.

Se cumplieron

COM. VILA

No obstante el hecho de encontrarse en el campo de combate propiamente dicho, operando en una pista desastrosa, con buena o mala meteorología, hostilizado por comandos, patrullas de Harrier y

bombardeo naval, con los aviones acribillados a balazos, el Escuadrón en ningún momento interrumpió las operaciones; las misiones, con distintos objetivos se cumplieron.

Las alertas eran tan apremiantes que finalmente terminábamos por despegar completamente desatados del asiento y proceder a hacerlo ya despegados. Durante el conflicto, en esas condiciones de operación extremadamente adversas, el Escuadrón realizó ciento sesenta salidas (160) cumpliendo un total de trescientas siete horas de vuelo (307 Hs.).

Es un orgullo para todo aquel que transitó sus años de joven oficial en un sistema de armas como éste, operativo mil por mil, y le tocó vivir las épocas más gloriosas de la FAA. No todos tuvieron la experiencia de vivir una guerra y a mí me tocó en este sistema de armas. Y creo que su apogeo fue en el Conflicto del Atlántico Sur.