

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente es el relato del entonces Teniente Alejandro VERGARA, quien formaba parte del Escuadrón Helicópteros que operó en las islas durante el Conflicto de Malvinas

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

Copyright © Alejandro Vergara



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

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

relato 1: RECUPERACION EL 23MAY DE UN PILOTO EYECTADO

El día 23 de mayo, se recibió la orden de ir a recuperar, a la isla Gran Malvina, a un piloto eyectado de M-5, (presumiblemente el 1erTen Héctor Luna), derribado el día anterior. Se recibe el dato por medio de una persona que habló por radio-teléfono a Malvinas, informando que se trataba de un piloto argentino.

Esa mañana, se despegó rumbo a la isla Gran Malvina, con rumbo aproximado 290°. Al llegar al estrecho de San Carlos, se pudo observar a una fragata incendiándose. Al cruzar el estrecho se recibió por VHF la información de un POA, ubicado al N de la BAM Cóndor, que había una PAC en nuestra zona de vuelo.

Ejecutamos la aproximación a un pequeño establecimiento, y abandonamos el helicóptero con turbinas en marcha. El 1erTen Sánchez cayó al agua, en una pequeña zanja, al realizar la PAC un vuelo en nuestra vertical; aparentemente no nos habían visto y se alejaron, procedimos a cortar motores y dirigimos a la casa.

Encontramos todo en orden y sin indicios de que hubiera alguien. Al salir vimos a la distancia los Harrier, como si realizaran la entrada final al circuito de tiro escuela. Luego, al regresar al mediodía lo entendimos, habían realizado circuito de tiro escuela y atacado a cuatro helicópteros de Ejército, (un Agusta y tres Puma), quedando inutilizados en tierra los Puma.

Al continuar con la búsqueda, seguimos el contorno O de la isla Gran Malvina, apareciendo luego por bahía Fox, cruzamos el estrecho de San Carlos y llegamos a la BAM Cóndor sin ningún resultado positivo y prácticamente sin combustible. Dimos el informe a Inteligencia y nos retiramos a almorzar.

Recibimos nuevamente la orden de continuar con la búsqueda. Se invirtió el orden de los pilotos, (piloto: Ten Sánchez, y copiloto Ten Vergara), el resto de la tripulación se mantuvo igual y en el mismo helicóptero.

Se cruza el estrecho de San Carlos, la fragata continuaba humeando y luego de volar varios minutos en la isla Gran Malvina, divisamos, en la parte superior de un cerro, los restos de un Dagger y buscamos en una zona más al N, donde habíamos estado por la mañana.

Tuvimos que cruzar un cordón montañoso bastante alto, y se pudo apreciar entonces, del otro lado, unas casas. Hacia ese lugar nos dirigimos, aterrizamos y le preguntamos a los lugareños, contestándonos que en una de esas casas se encontraba un piloto argentino herido. Nos dirigimos hacia la casa. Nos recibió un señor, haciéndonos pasar nos llevó a un dormitorio, donde se encontraba acostado el 1er Ten Luna; al vernos se sorprendió, porque no pensaba que una tripulación de helicópteros lo estuviera buscando.

El 1erTen Fernando Miranda, médico que integraba la tripulación, lo revisó, luego lo ayudó a incorporarse y nos dirigimos al helicóptero. Se encontraba herido en una pierna y en un brazo.

relato 2: RECUPERACION EL 25MAY DE UN PILOTO EYECTADO

Se recibió la orden de ir a recuperar al Capitán de Corbeta Filippi, perteneciente a la Armada, derribado sobre la zona del estrecho de San Carlos (A 4Q). Se designó la tripulación y se despegó hacia el SE de la BAM Cóndor para encontrar el establecimiento donde se hallaba el piloto. Éste al eyectarse cayó al agua, nadó hasta la orilla del estrecho y luego comenzó a caminar hasta que llegó a un lugar de la isla en donde le brindaron alojamiento.

Al llegar a dicho lugar se procedió a identificar al capitán constatando todos sus datos y forma en que había sido derribado.

Tanto el vuelo de ida como el de regreso se hizo en navegación táctica rasante, dado que en la cercanía a la ruta a volar se encontraban PACs inglesas. Estos datos eran suministrados por el POA ubicado al SE de la BAM.