

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente es el relato del entonces Alférez Rubén SASSONE, quien se desempeñó como piloto del Escuadrón Pucará que operó en Malvinas

LOS PUCARA EN DARWIN

Copyright © Rubén Sassone



Publicado originalmente en *La Gaceta Malvinense* 30 de AVEGUEMA www.aveguema.org
quien lo extrajo de www.histarmar.net

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

LOS PUCARA EN DARWIN

El día 2 de abril de 1982, al igual que la inmensa mayoría de los argentinos, me enteré que habíamos recuperado nuestras islas. A partir de allí, la actividad en mi Unidad de destino, la III Brigada Aérea en Reconquista – Santa Fe, se volvió febril y entusiasta, había que despegar con nuestros Pucará hacia el sur.

La base prevista para que desde allí cruzáramos a las Islas fue el aeropuerto de la ciudad de Puerto Santa Cruz, el cual se transformó rápidamente en la Base Aérea Militar Santa Cruz, donde se comenzaron a pintar y camuflar los Pucará y acondicionarlos para la dura tarea que se preveía llegaría pronto...

Si bien para esos días ya tenía una aceptable cantidad de horas de vuelo en el avión, comenzamos a intensificar las prácticas de procedimientos de ataque con bombas, cohetes y cañones sobre un improvisado campo de tiro en la costa y no muy alejado de la Base.

Algunos Pucará ya habían cruzado a Malvinas, y los que estábamos en el continente no veíamos la hora de partir para allí. Todos los días mi Jefe de Base tenía que escuchar mis ruegos de que me dejara partir, lo cual era sistemáticamente rechazado con el argumento de que era uno de los pilotos más jóvenes del grupo (24 años), y que no me preocupara. Finalmente, la insistencia pudo más y casi echándome, mi jefe me dijo que no me soportaba más y que fuera.

El día 29 de abril de 1982, crucé a Malvinas. A pesar que ya había muchos pilotos y aviones, era *mi* cruce. Lo hice en un avión F-28 repleto de motos destinadas para los Comandos del Ejército.

Entre la alegría y la emoción, también tenía mis temores. Al fin, llegamos a Puerto Argentino. Luego el 30 de abril, nos trasladamos a la Base Aérea Militar *Cóndor* en el caserío de Darwin, donde fui recibido calurosamente por todos los pilotos y mecánicos del Escuadrón Pucará.

Las condiciones de confortabilidad en nuestros alojamientos eran realmente deplorables. Dado el frío constante y con la posibilidad de ser sorprendidos por ataques nocturnos, dormíamos vestidos enfundados en nuestros buzos de vuelo, dentro de una bolsa de dormir y directamente sobre el suelo. Algunos *privilegiados* habían encontrado unas viejas camas y dormían sobre el elástico (camas si, colchones no), previo poner algunos trapos que la hicieran algo confortable.

Eso y la variedad de la comida diaria (siempre cordero), tornaba la vida bastante dura. Aun así, la voluntad y el ejemplo de mis superiores hizo que nadie se quejara y se cumpliera con la misión para la que habíamos ido.

El 1º de mayo comenzó la guerra y tuvimos nuestro primer dolor, ya que debido al mal estado de la pista, cuando varios Pucará trataban de despegar, aparecieron 3 aviones ingleses (Sea Harrier) arrojando bombas *Beluga*, matando a 8 Suboficiales y al Teniente Daniel Jukic, oficial que se destacó por su valentía y habilidad en el vuelo.

Nuestra moral quedó muy caída, pero el día 4 de mayo durante otro ataque inglés, vimos caer derribado por la artillería antiaérea propia a un jet enemigo, mientras otro escapaba. Nosotros volvimos a tener la moral alta, mientras pensábamos: *¡por Daniel!*

A partir de ese día comenzamos a realizar constantes misiones de reconocimiento sobre las islas con nuestro mejor armamento: cohetes, cañones y ametralladoras.

Las condiciones meteorológicas eran marginales casi todos los días; cuando llovía la pista se ponía tan pesada que los 450 metros de que disponíamos para el despegue, no alcanzaban.

En una operación normal despegábamos con 200/205 Km/h, mientras que allí lo hacíamos con 185 y con varias coheteras suspendidas; cuando terminaba la pista, despegábamos y... que sea lo que Dios quiera. Sumado a eso, casi siempre que despegábamos, lo hacíamos en *alerta roja*, dada la amenaza permanente de los Harrier.

En mi primera misión salí junto a mi jefe de sección. Mientras nos estábamos sentando en nuestras cabinas, sonó la alarma roja, pero los *Harrier* no aparecieron. Continuamos con los procedimientos habituales de atarnos a nuestros asientos eyectables, pusimos en marcha y salimos. No había casi viento sobre la pista y a los lejos se veía como una capa de nubes bajas que se aproximaba a la Base.

A los pocos minutos y siempre volando muy bajo, llegamos a las aguas del Estrecho de San Carlos, cuando de pronto vi a la izquierda y un poco adelante, semioculto entre la bruma y la lluvia, un inmenso barco. Estábamos muy cerca, no sabíamos si era nuestro o enemigo; le avisé al número 1 y éste me ordenó que no lo atacáramos para evitar cometer un error. Selectado un canal radial propio, nos enteramos que se trataba del *Río Carcarañá*.

Casi no se veía nada hacia adelante; la lluvia, el salpicar de las olas y la neblina, sumados a la velocidad, convertían todo en un manchón borroso. Lo llamé por radio a mi Jefe y me dijo que venía cerca de mí. Nuestra misión no se podía cumplir en esas condiciones meteorológicas. Decidimos volver a

nuestra base de Darwin. El avión número 1 visualizó la pista y logró aterrizar, pero yo fallé en el intento y tuve que volver a alejarme para volver a intentarlo y así conseguir aterrizar.

Desde la improvisada torre de vuelo, me ordenaron que apurara mi maniobra, ya que en pocos minutos la pista quedaría cubierta por las nubes. Puse mi noble Pucará lo más cerca posible del suelo y guiado por otro piloto desde tierra y con su radio, como si fuese un radar, me fue llevando para enfrentar la pista casi sin verla; el limpiaparabrisas de mi avión ya no era suficiente. Mientras no veía absolutamente nada hacia delante, el piloto guía desde tierra me ordenó que redujera totalmente la potencia de los motores; descendí un poco más y... allí estaba la pista. Toqué no muy suavemente pero con la felicidad de haberlo logrado. Al bajar del avión, corrí hacia quien me guió, que si bien tenía una jerarquía mayor a la mía, lo abracé fuertemente y le agradecí su sangre fría.

A los pocos días volví a salir. En el apuro no me puse el chaleco salvavidas y el vuelo fue de más de 2 horas sobre el mar, con el consiguiente peligro si caía en esas aguas heladas.

El día 21 de mayo, ya en pleno combate en las cercanías del Puerto San Carlos, dos aviones Pucará fueron derribados por los Harrier ingleses. No sabíamos que había ocurrido con la vida de los pilotos hasta que por la noche nos avisan que estaban bien. Alcanzaron las líneas propias luego de haber caminado más de 12 horas, cruzando las líneas del enemigo. Nuestro Escuadrón volvió a vivir.

Viendo que los ingleses se acercaban a Darwin, y que nos habían destruido varios aviones propios, nos dedicamos a *fabricar* más defensas. Con los Suboficiales mecánicos, colocamos una lanzadora de cohetes de los Pucará sobre un tractor que la accionábamos con su propia batería... lo llamamos el *tractor misilístico*. A otra la pusimos sobre el techo de una casa, siempre usando las piezas de los aviones destruidos.

Desmontamos también las ametralladoras calibre 7,62 mm y fabricamos soportes con lo que conseguíamos. La mía estaba montada sobre una vieja campana de iglesia.

También con algunos tubos y maderas se hicieron piezas móviles, las cuales disparábamos usando viejas pilas de 1,5 volts. Todo este armamento fue distribuido estratégicamente, a la espera del avance inglés.

Efectivamente, el día 28 de mayo, cuando sobrevino el ataque final a nuestra base de Darwin, todas estas improvisadas armas fueron usadas. Con las coheteras móviles y la del tractor se dispararon más de 200 cohetes hasta que se nos acabaron. Allí lucharon muchos héroes anónimos, los Suboficiales de la Fuerza Aérea.

El efecto de nuestras armas debe haber sido efectivo ya que nos mandaron 3 Harrier para silenciarnos, pero sus bombas fueron mal arrojadas y no nos tocaron.

Con un compañero de promoción, tres Suboficiales y algunos soldados, habíamos formado un grupo de tiradores bastante efectivo. Cuando las tropas inglesas estaban a distancia de tiro de algunos fusiles FAL que nos habíamos *agenciado*, y como teníamos una buena cantidad de munición trazante, al ver que un soldado inglés salía de su posición, yo le efectuaba dos disparos y el resto de mis camaradas disparaba hacia allí. Debe haber dado resultado ya que muchos no volvieron a levantarse más.

Mientras todo esto sucedía, los Pucará atacaron con sus bombas y cohetes sobre la infantería inglesa. Uno de ellos encontró dos helicópteros ingleses y los derribó.

Ya al caer la tarde, vimos como otros dos Pucará comenzaban su ataque sobre la tropa inglesa. El primer avión disparó sus cohetes pero al que lo seguía no le salió nada. Pensamos que su sistema de armamento había fallado, pero ante nuestra sorpresa, y soportando una infernal cantidad de disparos que salían de todos lados, realizó un giro completo, volvió a pasar y ahora sí disparó todas sus armas. Poco tiempo después le pude preguntar a este piloto porqué había hecho eso y me contestó que como estaba mal acomodado en su puntería y temía no acertar, dio la vuelta para volver a disparar. Luego de ese ataque, sobrevoló nuestras cabezas y pudimos ver claramente su puño en alto, saludando y dándonos fuerzas para el desenlace final.

Al día siguiente, 29 de mayo sobrevino el alto el fuego. La batalla de Darwin había finalizado. Estábamos exhaustos, sin municiones ni aviones para utilizar.

Aunque la convicción del deber cumplido nos mantenía con la moral alta, la triste realidad de la derrota, y el caer prisionero hizo que aun hoy sienta una gran tristeza cuando veo que otra bandera flamea en nuestras islas...

Serían cerca de las 10 u 11 de la mañana del 28 de mayo, y ya habían pasado los Pucará atacando a las tropas inglesas que avanzaban hacia nuestras posiciones en la pista de Goose Green. Mientras, en tierra y teniendo a la vista a algunos pelotones avanzados de ingleses, a los cuales les tirábamos con todo lo que teníamos (las coheteras sobre un tractor, la artillería antiaérea de 20 mm de la Fuerza Aérea y la de 35 mm de Ejército, nosotros los pilotos que quedamos en tierra con los fusiles FAL, etc.) de pronto escuchamos a nuestras espaldas ruido a reactores, con lo cual pensé estamos listos, vienen por atrás y no los esperábamos... pero para nuestra sorpresa (y alegría) eran dos Aermacchi 339 de la Armada. Venían muy bajo, tomaron altura justo sobre nuestra cabeza, dispararon sus coheteras y giraron rápidamente

hacia la izquierda. El que estaba más hacia la izquierda giró y bajó rápido la nariz. El otro comenzó a hacer lo mismo cuando se observa que desde lejos sale un misil e impacta bajo la panza de este Macchi que estaba inclinado sobre su izquierda.

Al explotar el misil (sin que se viera una gran explosión) el avión se endereza, queda como nivelado y comienza muy suavemente a descender, casi como planeando. Yo le comentaba a otro piloto de Pucará que estaba a mi lado: *ahí se eyecta, ahí se eyecta...* pero luego de los 10 segundos que habrá durado esta caída, veo que la misma no se produce y el Macchi se estrella contra el suelo, explotando.

Me comenzaron a brotar lágrimas ¡no lo podía creer! Todos tuvimos como un ataque de impotencia, pero no lo podíamos remediar, así que lo único que hicimos fue seguir tirando con más furia a las tropas que ya estaban muy cerca y tirando ellos también... . Siempre pensé que alguna esquirla podría haber matado al piloto, el Teniente Miguel, o dañado su sistema de eyección ya que al avión se lo veía entero.