

CAPITULO X

IA-58 PUCARÁ



**GRUPO 3 DE ATAQUE – III
BRIGADA AÉREA** “Vencer o morir”, lema de los guerreros del Grupo 3 de Ataque, jinetes de este corcel, nacido en Argentina. El escudo representa la custodia y defensa del Aeroespacio soberano; además galardonado por la cinta rayada blanca y roja por su participación en combate. Único sistema de armas de caza que operó desde Malvinas.



**GRUPO 4 DE ATAQUE – IX
BRIGADA AÉREA** “Siempre peleando”, marcaron la presencia de las unidades cazadoras en el sur patagónico. Enmarcado por la Cruz del Sur, la simbiosis avión y el majestuoso Cóndor, defiende la Patria allá, donde el viento y las extensiones inhóspitas marcan la templanza de sus hombres.

IA-58 Pucará

Requerimiento operativo

En la década de los 60, cobraron importancia las operaciones contrainsurgencia (COIN). En 1966, para enfrentar las amenazas que hacían presumir la apertura de un nuevo frente guerrillero en la selva boliviana.

En sintonía con el planeamiento militar conjunto, la Fuerza Aérea Argentina creó el Grupo 1 de Contrainsurgencia. A estos fines transformó el Grupo de Entrenamiento de El Palomar, que operaba aviones T-28 A y Mentor T-34.

En 1968 la unidad COIN fue trasladada a Morón, donde compartiría el aeródromo con el último escuadrón de Gloster Meteor IV que permanecía en servicio. En su nuevo asiento, el Grupo COIN se convirtió en Grupo 1 de Ataque y se lo equipó con Mentor T-34 y helicópteros Bell UH 1H. Al crearse el Grupo 7 de Helicópteros, estos aparatos salieron del Grupo, que quedó sólo con los Mentor. Con esto se lo descendió al nivel orgánico de escuadrón, y pasó a denominarse Escuadrón Contrainsurgencia (EC).

El Grupo 2 de Exploración y Ataque de la II Brigada Aérea también desarrolló actividades COIN. El avión de dotación era el IA-35 Huanquero que no resultaba totalmente apto para el combate contra fuerzas irregulares. Diseñado para atacar blancos duros tradicionales, carecía del poder de fuego indicado para tareas antipersonales, del blindaje adecuado para absorber impactos de bajo calibre y de buena visibilidad para la exploración y reconocimiento en vuelo bajo.

De las soluciones estudiadas hasta 1968, entre las que se incluían fabricar un modelo similar al OV-10 Bronco norteamericano, que a juicio del comando reunía las mejores prestaciones de una aeronave COIN, se decidió seguir con el proyecto Pucará nacido en 1965 por iniciativa de los ingenieros del Instituto Aeronáutico Aeroespacial (IAAE). Se aprobó continuar los estudios para lo cual el Comando de Operaciones Aéreas fijó el requerimiento operativo, que se podía resumir en: la necesidad de desarrollar un aparato destinado al apoyo aéreo cercano a las fuerzas terrestres empeñadas en operaciones contrainsurgencia, con una apreciable autonomía en vuelo bajo, cabina para dos pilotos, visibilidad para la búsqueda de blancos de difícil adquisición, poder de fuego importante para aprovechar una única oportunidad de avistaje (carga bélica de 1500 kilogramos, y armamento fijo compuesto por ametralladoras y cañones), blindaje de la carlinga para resistir ataques desde la superficie y redundancia de motores para asegurar el escape de la zona de combate.

Se contemplaron tres alternativas, A-X1, A-X2 y A-X3, presentadas por la Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas (DINFIA). La primera correspondía a una versión monoplaça;

la segunda, a una biplaza con capacidad de combate completa; y la última, simplificada de la anterior, para tareas de entrenamiento.

Diseño y producción

El desarrollo recayó en el comandante Héctor E. Ruiz y su Departamento de Ingeniería; el equipo de diseño estuvo a cargo de dos comandantes ingenieros Ricardo E. Olmedo y Juan M. Beverina; mientras que la definición de las características de la estructura fue responsabilidad del ingeniero alemán Rudolph Freyer, que había pertenecido al equipo de Kurt Tank y que aún trabajaba en la Fábrica, secundado por el señor Payer y los ingenieros De la Siega y Fernández Moreno.

El diseño de la planta alar fue ejecutado por el capitán Horacio A. Agostinelli que, por primera vez, empleó un método de cálculo concebido por el profesor Miele, en el que, ingresando los parámetros de diseño y los límites, entregaba el desarrollo óptimo de la planta alar, que determinó para este conjunto los valores finales de un índice de alargamiento de 6,91; y de superficie, de 30 m². El tren de aterrizaje le correspondió al ingeniero Heine y a sus colaboradores, ingenieros Montano, Lanzi y Corti.

Aprobado el proyecto preliminar en 1967, se encaró la construcción del planeador monoplaça A-X1, aunque se le asignó la identificación A-X2 (correspondiente a la variante biplaza) y la denominación IA-58. El ingeniero Reinmar Horten, al igual que veinte años atrás para el IAe-33 Pulqui II, realizó la tarea en la Escuela de Aprendices, y la finalizó en noviembre de ese año.

Programa de evaluación

Fue realizado por el Centro de Ensayo en Vuelo. La primer salida fue efectuada el comandante Roberto Starc con el planeador IA-58 A-X2 el 27 de diciembre de 1967, remolcado por el Douglas TC-27 de dotación de la Fábrica Militar de Aviones (FMA) y acompañado por el Cessna 182 LQ-IRM. Hasta el 12 de marzo de 1968, piloteado por el comandante Starc y el capitán José B. Videla completaron treinta y tres vuelos sin motor que sumaron 18 h 15 min.

El siguiente paso lo dio el Departamento Ingeniería de Desarrollo de la Agrupación Aviones: modificó el planeador para alojar una cabina biplaza, conforme con la especificación original, e introdujo mejoras estructurales en la sección delantera del fuselaje. Se cambiaron las góndolas de los motores, el empenaje vertical y el horizontal. Las reformas insumieron cuatro meses. Y el 25 de julio, pintado de blanco con rayos rojos sobre el fuselaje, el planeador alzó vuelo tripulado por Starc.

Durante el programa se realizaron entre otros ensayos: comportamiento a gran velocidad; pérdida en viraje; observación del flujo sobre la superficie de barquillas, flaps y ensamble del ala con el fuselaje; chequeo de frenos aerodinámicos y maniobrabilidad a bajas velocidades. Se fueron haciendo ajustes y calibraciones con los sensores instalados, y cambios como la colocación de ruedas duales en el tren de aterrizaje principal.

En septiembre de 1968 se ordenó la construcción del primer prototipo metálico motorizado, el IA-58 AX-01 bautizado “Delfin”. El período de pruebas de esa versión se extendió casi un año. En mayo de 1969 se habían completado 104 salidas, con 61 h 10 min de vuelo.

La elección de la planta motriz fue una decisión difícil. En una primera instancia, se seleccionó la versión más moderna de los propulsores de Garrett Air Research que, por su probada sencillez y eficacia, se había utilizado para el CASA 212, el Shorts Skyvan, el Mitsubishi Mu-2 y la familia de los Rockwell Turbocommander y Swearingen/Fairchild Merlin y Metro.

Este motor, a diferencia de otros ofrecidos, era de diseño y aplicación militar aunque presentaba una limitación: la potencia entregada, 790 shp¹, no alcanzaba la requerida, fijada en un empuje al eje del orden de los 1000 shp. Sin embargo, en la nueva variante U303 del Garrett TPE-331 se procedió a aumentar la curva de bombeo e incrementar la carga térmica alcanzando, así, un empuje total teórico de 904 shp².

A pesar de haber seleccionado el motor estadounidense, quedó establecido que el IA-58 podría llevar otras plantas de poder como el Turbomeca Bastan VI D o el Pratt & Whitney PT-6.

Tanto Garrett como Turbomeca propusieron construir nuevas versiones de sus plantas de poder. La firma norteamericana manifestó la voluntad de compartir los costos con la FMA. Mientras que la francesa ofrecía hacerse cargo de una versión mejorada del motor Astazou XIV –que, por entonces, equipaba al BAe Jetstream–, el apoyo durante la etapa de ensayos y certificaciones, nuevas trazas de la barquilla y de la bancada, y la provisión sin cargo de cinco unidades propulsoras. Debido a que los motores estadounidenses eran de inmediata disponibilidad, se decidió seguir adelante con la construcción del prototipo equipado con motores Garrett, en tanto Turbomeca avanzaba en la nueva versión del Astazou.

De esta forma, la empresa Aero Falcon, representante de Garrett en la Argentina, proveyó dos unidades del modelo TPE-331-03H-U303, que contaba con una potencia nominal de 840 shp accionando hélices tripalas Hamilton Standard 33LF-337.

El prototipo con estos motores americanos, producido en el Hangar 36, finalizó en once meses, con la idea de presentarlo el 10 de agosto de 1969 en el Día de la Fuerza Aérea, pero el plazo no se cumplió. Luego de conseguida el alta provisoria de fabricación el 19 de agosto, la aeronave salió a volar con algunas carencias, tales como el segundo asiento eyectable, las tapas del tren de aterrizaje y otros elementos menores.

Las bocas de las armas fueron cerradas con pequeños carenados. Y el armamento fijo se había definido en dos cañones Hispano-Suiza HS-804 de 20 milímetros (provenientes de la flota de Gloster Meteor) y cuatro ametralladoras FN Browning de 7,62 milímetros, pero no estuvieron disponibles para su instalación.

El primer vuelo del prototipo se realizó el 20 de agosto, y duró 15 minutos. Estaba pintado de gris claro, con la matrícula A-X2. Al día siguiente fue la exhibición aérea ante el comandante en jefe, brigadier general Jorge Martínez Zuviría, y autoridades de la FAA, en un vuelo de 35 minutos. Finalmente, la presentación del IA-58 se llevó a cabo el 10 de octubre de 1969, en el marco de los festejos por el 42.º aniversario de la Fábrica Militar de Aviones. Asistieron el ministro de Defensa, Dr. Cáceres Monié, en

1 shp: *shaft horse power*, potencia al eje, generalmente de la hélice.

2 J. Mosquera y otros, «Pucará, 30 años en servicio 1975 - 2005», s. 1., Avialatina, s. f., pág. 11.

representación del presidente de la Nación, general Juan C. Onganía; el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Jorge M. Martínez Zuviría; el subsecretario de Defensa, Dr. Enrique S. Gilardi Novaro; el comandante de Material, brigadier Jorge S. Fernández; el gobernador de Córdoba, comodoro (RE) Roberto Huerta; y autoridades civiles, militares y religiosas. La exhibición aérea duró 15 minutos.

Luego de la muestra, el 20 de octubre, con un vuelo de 50 minutos, el Centro de Ensayos arrancó con el programa de evaluación. Como pilotos, se incorporaron al programa el mayor Sergio E. García y el capitán José B. Videla. Este prototipo sería utilizado para los ensayos Categoría I (Generales). Durante su desarrollo se detectaron algunos problemas en la planta de poder, como fallas en condiciones de vuelo invertido. Por estos inconvenientes, aconsejaron descartar el motor norteamericano.

En 1970 comenzó la puesta a punto y la solución de las novedades. La actividad se intensificó. El 16 de febrero se ejecutó la primera navegación larga, de 3 h 30 min, para evaluar la autonomía de la máquina. Y otra, cinco días después, con un total de 4 h 48 min.

Por las bondades demostradas durante esa etapa, se autorizó construir un segundo prototipo con motores franceses. Tarea iniciada a fines de 1969. Este modelo recibió la matrícula AX-02.

A su vez, en mayo de 1970 se efectivizó la OPS 69/15 que ordenaba cambiar la matrícula A-X2 del avión equipado con motores americanos y asignarle la AX-01.

El 15 de setiembre de 1970, el Centro de Ensayos probó la aeronave AX-02 en vuelo para homologar la nueva planta de poder Astazou. La experiencia duró 40 minutos y fue realizada por el mayor Sergio García. El aparato presentaba distintas modificaciones respecto del anterior; entre ellas, un incremento de 20 centímetros en la longitud. A ninguna de las dos aeronaves se le instalaría el armamento fijo, y el AX-02 sería afectado para ensayos de cualidades de vuelo y *performances*. Sin embargo y a pesar del avance con Turbomeca, continuaron las pruebas con el motor Garrett en el AX-01.

Intervinieron los mecánicos Rudy Bow y Mike Villaca, pertenecientes a esta empresa. También, se evaluaron las hélices Hartzell instaladas en el mismo avión a fines de noviembre del año anterior. El 27 de noviembre de 1970 se concretó el primer vuelo con armamento: seis bombas de 115 kilogramos, en el soporte ventral; y dos cohetas LAU 60 con diecinueve cohetes cada una, en los pilones alares.

Como parte del apoyo brindado por Turbomeca, se planificó el traslado del AX-02 a las instalaciones de esa firma en Pau (Francia) para realizar una serie de ensayos y evaluaciones. El aparato fue transportado en el C-130 Hercules matrícula TC-63 el 3 de junio de 1971, permaneció allí hasta el 24.

Un retraso en la asignación de los recursos generó la consecuente falta de elementos, tales como asientos eyectables, equipos de navegación y otros. Estos problemas demoraron la construcción en casi tres años retrasando la puesta en servicio del Pucará y el inicio de la producción en serie. El comienzo de esta producción, prevista para 1972, debió reprogramarse para marzo de 1973. Por esta razón, el tercer prototipo metálico, el AX-03, recién efectuó su primer vuelo el 8 de diciembre de 1973, tripulado por el vicecomodoro Camblor. Durante el año, continuarían las pruebas con armamento, incluidas bombas convencionales y cohetas LAU-60, al tiempo que se ensayaba la resistencia de los tanques auto-obturables, el blindaje interno y el parabrisas blindado contra el impacto de proyectiles de diverso calibre comprobándose una gran resistencia al fuego de armas livianas.

En abril de 1974, el Pucará fue presentado ante el presidente Juan D. Perón. En mayo, ante autoridades de Libia y en octubre ante la Fuerza Aérea Boliviana, una de las que mostró mayor interés en el avión.

Una nueva demora postergaría la fecha de entrega de la serie. El 30 mayo de 1974, entró en vigencia la Directiva N°13 del Comando General de la FAA "Programa Pucará", que preveía la salida del primer aparato de la línea al final de ese año. Deberían construirse cuatro, en 1975; catorce, en 1976; y a partir de 1977, a un ritmo de tres aviones mensuales, completar cien aparatos hasta junio de 1979.

Durante el periodo de fabricación se incorporaron otras modificaciones y mejoras, como el cambio en los tanques de combustible de ala externos. Estos tanques debieron ser eliminados porque en las pruebas realizadas en el AX-03 se notó una lentitud al ejecutar rolidos. Con esta reforma, llevada a las máquinas en producción, se dio cumplimiento a las normas MIL 8785A.

La urgencia en la entrega de los primeros aparatos de serie motivó la fabricación de un nuevo prototipo para sustituir al AX-02. Sin embargo, en la mitad de la construcción del que sería el AX-04, se ordenó que se terminase como primera máquina de serie. Con la matrícula A-501 salió del Hangar 90 el 8 de noviembre de 1974. Realizó el primer vuelo, a las 12.25 de ese día, fue tripulado por el vicecomodoro Roberto F. Camblor, con una duración de 20 minutos. La presentación formal tuvo lugar el 15 de

noviembre. A fin de año, el programa de ensayos había insumido 562 vuelos. Se comenzó una campaña para participar a la industria privada nacional en la producción.

En 1975 se inició un marcado esfuerzo por exportar los IA-58. En primer lugar, a los países sudamericanos. Debido al interés demostrado por Bolivia, que pretendía equiparse tras su experiencia en la lucha contra la guerrilla de Ernesto “Che” Guevara, una delegación del CEV efectuó en ese país una presentación en vuelo con el AX-03 el 20 de marzo de 1975. Finalmente no se realizó la venta.

Durante los cinco años de ensayos no se registraron accidentes ni incidentes con los prototipos. Sin embargo, el AX-03 sufrió un daño del 2% al aterrizar con el tren retraído, el 13 de mayo de 1976, en el Aeropuerto Córdoba.

El A-507 y el AX-03 fueron presentados en el Salón de Le Bourget entre el 2 y el 12 de junio de 1977. Para realizar el *raid* se le instaló una aviónica especial: dos VOR/ILS, dos ADF, dos VHF, HF, un navegador inercial Litton LTN-72, radar meteorológico Bendix RDR-160 y respondedor Bendix DPR-600. Además, se adaptaron equipos de supervivencia adicionales en los asientos eyectables. Con anterioridad, entre el 10 y el 28 de abril, se habían llevado a cabo las primeras verificaciones utilizando los prototipos AX-01 y AX-03. Se establecieron las alturas óptimas de crucero con uno y dos motores, y las escalas técnicas necesarias. Como parte de estas pruebas, se efectuó un recorrido a lo largo de la ruta Córdoba, Santa Rosa, Neuquén, Bariloche, Bahía Blanca, Ezeiza, Rosario, Paraná y Córdoba, sin escalas, con una duración total de 8 horas y 3200 kilómetros de extensión. Al finalizar, se determinó que era posible alcanzar los 4200 kilómetros, a una velocidad crucero de 420 km/h.

El A-507 fue transportado en la bodega del C-130 TC-64, mientras que el AX-03 se trasladó en vuelo. El cruce de este último se inició a las 8.30 del 14 de mayo, desde Córdoba; tras recorrer 1260 kilómetros en 2 h 30 min, arribó a Porto Alegre. La siguiente etapa con destino a Recife insumió 7 h 40 min, para 2970 kilómetros. Y hasta la Isla de Sal (Cabo Verde) se necesitaron 7 h 40 min para 3060 kilómetros de distancia. Luego, a Las Palmas (Islas Canarias), a 1490 kilómetros, en 3 h 50 min. De allí, a Sevilla, a 1335 kilómetros, en 3 h 20 min de vuelo. El último tramo hasta el aeropuerto de Pau –sede de Turbomeca, Francia– se cumplió en dos horas de vuelo. Aterrizó a las 9.30 del 19 de mayo. Este aeropuerto había sido seleccionado para realizar el armado del A-507 y la puesta a punto de las dos máquinas, antes de su presentación en el Salón. Ambas partieron hacia Le Bourget el 29 de mayo³.

El vicecomodoro Sergio García comandó la delegación, en tanto que el primer teniente Germán Spika volaba como segundo piloto. Los acompañaban veintidós hombres del Grupo Técnico, a las órdenes del capitán Fernández Iribarne.

Al terminar la muestra, el AX-03 fue trasladado a Cazaux, polígono de homologación de armamento del Ejército del Aire Francés, donde se realizaron pruebas para adaptar el armamento a las normas MIL entre el 14 y el 29 de junio. En esta oportunidad, se ensayó el programador de tiro nacional PT-303, desarrollado por la firma Sistemas y Controles. Finalizada esta etapa, retornó a Pau para las pruebas de planta de poder en las instalaciones de Turbomeca. Al concluir las actividades, el contingente partió desde Pau el 10 de julio; ocho días más tarde arribó al Aeroparque Jorge Newbery, donde fue recibido por las autoridades de la Fuerza Aérea.

Tiempo después, el AX-03 tuvo un accidente fatal en la pista de la Fábrica el 4 de octubre de 1977, donde perdió la vida el capitán Ricardo J. Schmitt. Sumada la desactivación del AX-02, el CEV quedó con un solo Pucará para continuar los ensayos y las modificaciones. Ante esta perspectiva, se le transfirió el A-09 –que aún no había sido entregado a la unidad operativa–, matriculado como AX-04. Al avión de serie A-519, se le introdujeron mejoras para ofrecerlo en el mercado internacional. Los cambios comprendían un radar meteorológico e innovaciones en la aviónica que aumentaban la seguridad en los vuelos sobre el mar.

La siguiente presentación internacional del Pucará fue en la feria de Farnborough 78, entre el 3 y el 10 de septiembre de 1978. El capitán Carlos Digier y el primer teniente Germán Spika trasladaron la máquina en vuelo hasta Inglaterra, con escala en Río de Janeiro. Luego de una auspiciosa exhibición, retornaron el 20 de septiembre.

Instalación de armamento

Un objetivo planteado desde la primera etapa de desarrollo fue la instalación de un armamento potente para neutralizar blancos de circunstancia adquiridos en una sola oportunidad. En 1975, técnicos franceses

³ J. Mosquera..., “Pucará, 30 años...”, *op. cit.*, pág. 18.

propusieron adaptar dos cañones DEFA 553 de 30 milímetros al AX-03. La falta de recursos y de personal demoraron el ritmo del trabajo que, a la postre, se paralizó a raíz del accidente de este prototipo.

En marzo de 1979, el A-525, rematriculado AX-05, se incorporó al CEV para instalarle los cañones DEFA 553 de 30 milímetros, con 530 cartuchos, que sería la versión Bravo. En junio, con este avión, se viajó a la Feria del Aire y el Espacio de Le Bourget. Después de la exhibición, se lo trasladó al polígono de Cazaux para realizar las pruebas de tiro. Como resultado de los veintiséis vuelos de ensayo del cañón, se verificó que no producían vibraciones considerables sobre la gobernabilidad de la máquina ni afectaban la estructura ni los instrumentos. El comportamiento aerodinámico era absolutamente normal, incluso utilizando una sola arma, sin registrarse variaciones en los parámetros del motor. El problema más grave era la elevada concentración de gases en la cabina. Se recomendó, entonces, efectuar el tiro con la máscara colocada y los ventiletes abiertos.

A todo esto, el 1 de junio de 1979, el A-519 se había estrellado contra el Cerro Ancasti (Catamarca). Fallecieron sus tripulantes, dos oficiales con gran experiencia en el desarrollo del IA-58, el mayor Carlos O. Digier y el capitán Germán E. Spika.

La escasez de material en el CEV quedó solucionada transitoriamente con la entrega en comisión del A-530, que tenía instalado algunos equipos propios las evaluaciones. Tiempo después se incorporó el A-539, en reemplazo del AX-01, desprogramado oficialmente en octubre de 1980.

Gira por países limítrofes y de América del Sur

En marzo de 1980, el capitán Carlos A. Tomba trasladó en vuelo el A-539 –que estaba en evaluación en el CEV– a la FIDAE, en Santiago de Chile. Durante la exposición fue volado por personal de la Fuerza Aérea Chilena. Además, participó de una gira por Medio Oriente, hasta donde fue transportado a bordo del Hercules C-130 matrícula TC-61.

El 16 de marzo, una escuadrilla con indicativo Guaira se trasladó a Montevideo para intervenir en los actos del día de la Fuerza Aérea Uruguaya.

El 31 de mayo el A-534 y el A-541 comenzaron una gira por América del Sur, con los capitanes Carlos R. Tomba, Jorge A. Benítez y Carlos R. Filippi, y apoyados por el C-130 TC-67. La primera exhibición se llevó a cabo en la Base de Palanquero (Bogotá, Colombia); luego en la Base El Libertador (Maracay, Venezuela), en Las Palmas (Lima, Perú), en Ñu Guazú (Asunción, Paraguay) y en Sao José dos Campos (cerca de Sao Paulo, Brasil).

Cumplieron con éxito las demostraciones, en las que utilizaron armamento real, equipados con un soporte MER (Multiple Ejector Rack) dotado con seis bombas de 125 kilogramos; y dos TER (Triple Ejector Rack) con dos cohetas LAU-61 para diecinueve cohetes FFAR de 70 milímetros (2,75”). Regresaron el 3 de julio.

El Pucará Bravo entra en producción

Ante los prometedores resultados obtenidos con el IA-58B, se decidió convertir los aviones presentes en la línea de producción; esta modificación debería aplicarse a partir de la célula N°42.

Ese primer Bravo de serie tenía que equipar motores Garrett; pero al demostrar un menor rendimiento, se volvió al Turbomeca. Se planificó la construcción de los IA-58B a partir del avión número de construcción 060 (c/n 060). Sin embargo, ante la falta de presupuesto para adquirir las armas y el escaso interés de la FAA, el proyecto se canceló. Las pruebas concluyeron en 1981 y, por consiguiente, el aparato dejó de volar. Finalmente, fue desprogramado en noviembre de 1982 por dificultades para obtener de los equipos necesarios para la nueva versión.

Durante ese año, la FMA terminó doce de los veintiún aviones previstos. La dotación de la III Brigada Aérea, hacia fines de ese 1982, fue de treinta y dos Pucará, un C-47, un G-II y un Hughes 369HS.

Producción en serie

En el área de producción, luego de la decisión de convertir uno de los prototipos en construcción en la primera máquina de serie, la FMA se abocó a dos tareas simultáneas. Por un lado, seguir desarrollando la familia del IA-58; por el otro, cumplir con las necesidades operativas para llegar a las 100 aeronaves

previstas en el Programa Pucará. El rango de matriculación había sido elegido con el indicativo A (Alfa) por su cometido de ataque, y la numeración a partir del 500.

La construcción de las máquinas de serie había comenzado en marzo de 1974; ocho meses después, vio la luz la primera de ellas –con la matrícula A-501– encabezando una preserie de cinco aviones; fue recibido en la BAM Reconquista el 21 de agosto de 1975⁴.

La necesidad de entregar con urgencia las aeronaves motivó un esfuerzo considerable de la FMA en la provisión de los aparatos de serie. No obstante, recién el 21 de junio de 1976 se inició el montaje del sexto IA-58, verdadera cabeza de serie, con todas las evaluaciones completas. Ese lote de producción comprendía diecinueve aviones (del 06 al 24); el total fue entregado en un año y medio. El primero de ellos, A-506, recibió el alta final el 9 de junio de 1977; el último, A-524, el 29 de diciembre de 1978.

El primer aparato del siguiente lote no sería provisto hasta mayo de 1979. Este segundo ciclo de producción se había iniciado en noviembre de 1978 y comprendía doce aviones; el primero, finalmente, sería asignado para el desarrollo del proyecto Bravo. Los once restantes fueron liberados para la evaluación, antes de su entrega a la unidad operativa en un lapso de siete meses.

Durante 1979 se alcanzaría un total de doce aeronaves para el tercer lote, desde el 537 al 548, entrega que se inició el 16 de diciembre.

El 12 de noviembre de 1980, tras las negociaciones ya iniciadas, se firmó el primer contrato de exportación del Pucará: la provisión de seis de ellos para la Fuerza Aérea Uruguaya, a partir de abril de 1981. La FAU había solicitado la entrega en un plazo no mayor de seis meses; se decidió, entonces, echar mano a las seis últimas máquinas del lote de producción que se encontraba en producción, previstas para la FAA. Las matrículas afectadas fueron desde A-542 hasta A-547, que habían sido completadas entre mayo y agosto de ese año. No obstante, se suministraron solo tres y, previo a la provisión de un cuarto (A-545) a la FAA, se completó el lote con otras dos máquinas, más una del cuarto lote (A-548).

Este último fue terminado en el transcurso de 1981, en que empezaron a proveer a la nueva Unidad (Escuadrón IV) de la IX Brigada Aérea. Los tres asignados al Escuadrón del sur fueron: A-557, A-558 y A-559; y el A-540, de un lote anterior.

El quinto lote comenzó con el A-061, y sería el de mayor cantidad de aeronaves en el período de construcción; en total, veinticuatro. A causa del conflicto del Atlántico Sur se demoraron las entregas. No obstante, varios aviones se dieron de alta, pero no fueron empleados. De todas formas, en 1982 se asignaron veinte máquinas en lugar de las doce previstas.

Actividad en las Unidades

Superados los problemas del inicio de la producción en serie, la entrega de los dos primeros aviones se planificó para 1975. Para basar el nuevo material de combate se eligieron las instalaciones de la BAM Reconquista, en la localidad homónima de la provincia de Santa Fe, a 900 kilómetros de la Capital Federal. Esta Unidad poseía una larga tradición operando máquinas de ataque y, más concretamente, aparatos de producción nacional: I. Ae. 22 DL, I. Ae. 24 Calquín e IA-35 Huanquero. Contaba, además, con un único Cessna/FMA A182 (PG-372) para las funciones de enlace, mientras se esperaba la llegada del nuevo material.

El nacimiento formal del Grupo de Tareas Pucará fue en septiembre de 1974, cuando se efectivizaron los pases del mayor José M. Igenes Rosset para el escuadrón aéreo en formación y del vicecomodoro Ricardo J. Arzubi⁵ para el técnico, a la BAM Reconquista. Los primeros cursos para la operación del nuevo material se impartieron a partir del 15 de octubre en la FMA, con los aparatos del CEV.

El 11 de diciembre, ingresaron los primeros tripulantes, capitán Jorge I. Igarzábal y primer teniente Hugo A. Palaver; y como ingeniero, el primer teniente Carlos H. Argente⁶. El 27, el primer teniente Jorge A. Pierini, los tenientes Carlos R. Filippi y Ricardo A. Grünert, y el alférez Carlos M. Varela⁷. Se agregó a este grupo el alférez José L. Bacarezza, piloto de Huanquero destinado en la BAM Reconquista.

Los dos primeros Pucará estuvieron listos para la entrega: el A-501, el 31 de julio de 1975; y el A-502, el 6 de agosto. El vicecomodoro Igenes Rosset realizó una visita a la futura base de operaciones a bordo del A-501, el 18 de agosto. Otro vuelo de evaluación a Reconquista se concretaría al día siguiente,

4 *Libro Histórico de la BAM Reconquista*, pág. 109. Archivo DEHFAA.

5 *Ibidem*.

6 *Ibidem*, pág. 110.

7 Orden 369/74, del 13 de diciembre de 1974, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°1899, pág. 667/8. Archivo DEHFAA.

con el primer teniente Palaver. Finalmente, el 20 de agosto fueron incorporadas oficialmente las dos máquinas, cuando arribaron a su nuevo destino, comandadas por el vicecomodoro Ignes Rosset y el capitán Igarzábal. Tras la ceremonia presidida por el jefe de la BAM, comodoro Ernesto J. Arillo, pasaron a formar parte de la estructura orgánica de la Base, el Escuadrón 1 de Ataque, al mando del vicecomodoro Ignes Rosset; el Escuadrón Técnico, con el vicecomodoro Arzubi; y el Servicio de Mantenimiento, con el capitán Argente.

Seis días más tarde comenzó la evaluación operativa, que incluía maniobras de formación, combate aéreo y tiro aire-tierra. Paralelamente a ella, se desarrollaban temas de instrucción aérea para la adaptación de los tripulantes.

El 15 de octubre, se incorporó el A-503 a la Unidad completando tres aviones asignados. Los prototipos se encontraban participando en el intenso programa de desarrollo; aunque el AX-03 estaba asignado para salidas de combate junto a los del Escuadrón 1, durante el Operativo Independencia en el monte tucumano.

El primer despliegue se realizó a la FMA, el 8 de diciembre, para la puesta a punto del armamento y la instalación de las cohetas LAU-61 en los tres aparatos y el AX-03. Los ejercicios de tiro y bombardeo con el nuevo material se iniciaron el 10, con el denominado Ejercicio Torión en el sector de la Guarnición Aérea Córdoba, como parte del adiestramiento para alcanzar una pronta aptitud en las operaciones.

Fue difícil utilizar el avión fuera del asiento normal en la FMA. Los materiales y repuestos para mantenerlos disponibles no llegaban con la conveniente fluidez. Había elementos críticos que escaseaban, como los carros de arranque. Al principio, trataron de utilizarse los carros de baterías del Huanquero, pero resultaron insuficientes. Tampoco había tractores de remolque, ni bancos de ensayo para los componentes del sistema de arranque automático del motor. Entonces, se ordenó trasladar en un C-130 a Reconquista uno de los nuevos carros de arranque adquiridos para los Guaraní de la I Brigada Aérea. Este equipo resultó apto, y fue requerido el número suficiente para el Pucará.

Poco a poco la situación fue normalizándose. La primera intervención significó la utilización del avión en la tarea para la cual había sido concebido: apoyo de fuego en operaciones COIN. Se efectivizó el 11 de diciembre, cuando dos secciones realizaron un ataque sobre posiciones insurgentes apoyando las tropas del Ejército, en el marco del Operativo Independencia. La actividad continuó hasta el 17. Luego de las últimas operaciones, replegaron a Reconquista al atardecer.

Para el desarrollo de estas salidas, los IA-58 contaron con el apoyo de dos B-45 Mentor de la EAM (E-060 y E-062) que actuaban como oficial de control aéreo adelantado (OCAA).

El 17 de diciembre de 1975, el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Roberto D. Bortot, puso en funciones como jefe de la BAM al vicecomodoro Roberto F. Cambor⁸.

BAM Reconquista en 1976

El 2 de enero, se formalizaron los pases de los primeros tenientes Jorge A. Pierini y Jorge A. Benítez; lostenientes Daniel Alonso, Roberto A. Vila y Jacinto Despierre; y los alféreces Manuel O. Bustos, Francisco M. Navarro, Raúl E. Federici y Ernesto B. Raffaini. En el Escuadrón Técnico ingresó el mayor Raúl E. Cagnani⁹.

El primer curso de doble comando se inició el 12 de enero, con cuatro oficiales: tenientes Filippi, Grünert, Varela y Bacarezza. Se avanzó muy lento porque solo estaban afectados al doble comando dos nuevos aviones, el A-504 y el A-505.

El 15 de enero, el comandante de Operaciones, brigadier Orlando J. Capellini, puso en funciones al nuevo jefe de la Base, comodoro Jorge A. Van Thienen¹⁰.

A partir de la segunda mitad de enero, se fueron incorporando los cabos egresados de la Escuela de Suboficiales Córdoba: mecánicos de avión, Darío E. Casalongue, Hugo R. Argüello, Aldo L. Polentaruti y

⁸ *Libro Histórico de la BAM Reconquista*, pág. 118. Archivo DEHFAA.

⁹ *Ibidem*, pág. 119.

¹⁰ *Ibidem*.

Benito J. Delarosa; mecánico de instrumental, José O. Dávila; mecánicos de armamento, José D. Moyano y Luis O. Toloza; electrónico, Claudio G. Morinigo; mecánicos de sistema, Raúl N. González y Nicolás P. Salas; y fotógrafo, Rubén D. Bonetti¹¹.

En otro orden de cosas, el 21 de mayo, en un vuelo de Aeroparque a Reconquista se accidentó en Nogoyá (Entre Ríos), el Cessna PG-372 de la Unidad. Estaba tripulado por el vicecomodoro José M. Ignes Rosset, que resultó el ileso. El avión, dañado en un 50%.

Cinco pilotos ingresaron este año. En agosto, fueron habilitados los capitanes Luis G. Kettle y Juan C. Bonavía, los primeros tenientes Jorge A. Pierini y Jorge A. Benítez, y el teniente Manuel O. Bustos.

El 18 de agosto, el brigadier mayor Miguel A. Ossés, comandante de Operaciones Aéreas, realizó la primera inspección a la BAM Reconquista, ya equipada con el flamante material de vuelo¹².

El 23 de setiembre, en una demostración aérea realizada en la VIII Brigada Aérea de Mariano Moreno se accidentó el A-503. Su piloto, el capitán Igarzábal salió ileso, pero el avión resultó destruido en un 80%¹³.

Entre el 10 y el 19 de octubre, el Escuadrón Pucará visitó la IV Brigada Aérea, mientras cumplía prácticas de tiro en la zona. Fue una campaña destinada a obtener los límites operativos del aparato; y la comprobación real de los parámetros de alcance, carga portante y autonomía, indicados por la Fábrica.

A pesar de existir un programa de entrega en la FMA, nuevamente la falta de fondos permitió cumplir solo con un avión, el A-505, en noviembre.

La primera actividad en el sur del país se verificó desde el 3 hasta el 9 de noviembre cuando un escuadrón aéreo móvil se desplegó al aeródromo de San Julián (Santa Cruz), donde fueron adquiriendo las primeras experiencias de vuelo táctico en la Patagonia.

El 15 de diciembre, se incorporaron los pilotos que completarían la lista de los asignados a la operación del avión: mayor Jorge J. Novais, primeros tenientes Luis F. Cunietti y Juan C. Bonavía, tenientes Guillermo F. Fornés y Eduardo Rodino, y alferces José E. Carnero y César F. Román¹⁴.

1977

El 3 de enero, cesó el comodoro Van Thienen como jefe de base de Reconquista; el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier Miguel a. Ossés, puso en funciones al comodoro Carlos M. Echevarría Martínez¹⁵. Además de los mecánicos arribados en 1975, revistaban en la Unidad los siguientes especialistas: cabos Eduardo M. Borgeaud, Edmundo D. Arminchiardi, Néstor A. Laurenz, Juan J. Muratore, Héctor H. Román y Raúl N. Bravo, mecánicos de avión; Juan A. Franco y Luis E. Castro, mecánicos de sistemas; Jorge R. Minilfi, Roberto D. Cejas y Julio C. Devani, mecánicos de electrónica; Mario Duarte y Jorge S. Piaggi, mecánicos de armamento; y Juan A. Rodríguez, mecánico de instrumental¹⁶. Y del egreso de la Escuela de Suboficiales Córdoba, se incorporaron los cabos Rubén A. Berrone y Miguel A. Carrizo, mecánicos de electrónica.

Entre el 30 de marzo y el 11 de abril se realizó el primer despliegue para ejecutar prácticas sobre el Campo de Tiro La Cruz (Córdoba). Tomaron parte los Pucará A-501, A-502, A-504 y A-505, los cuales operaban desde la pista de la Escuela de Aviación Militar. Y un segundo desplazamiento, con las mismas características, entre el 9 y el 19 de junio, esta vez con los cinco aviones de dotación de la BAM Reconquista.

El 10 de julio, cinco de los seis aviones provistos (A-501-502-505-506 y 508) se trasladaron a Mendoza para una demostración ante la Junta Militar.

Continuando con la formación de nuevas tripulaciones, fueron habilitados los primeros tenientes Roberto A. Vila y Eduardo Rodino, y los tenientes Raúl E. Federici y Ernesto B. Raffaini.

El 8 de setiembre, durante una visita del brigadier general Orlando R. Agosti, comandante en jefe de la FAA, se llevó a cabo un operativo de tiro aeroterrestre en el campo de la BAM, con la participación de las Brigadas Aéreas II, IV, V y VIII, y aviones de la I Brigada Aérea para el despliegue del apoyo técnico¹⁷.

11 Orden Reservada N°375/75, del 12 de diciembre de 1975, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°1922, pág. 773. Archivo DEHFAA

12 *Libro Histórico de la BAM Reconquista*, pág. 124. Archivo DEHFAA

13 *Ibidem*, pág. 131.

14 Resolución 278/76, del 2 de diciembre de 1976, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°1949, pág. 713. Archivo DEHFAA.

15 *Ibidem*, pág. 140.

16 *Libro Histórico de la BAM Reconquista*, pág. 137. Archivo DEHFAA.

17 *Ibidem*, pág. 148.

El 19, se produjo un nuevo incidente durante el aterrizaje del A-505 en un campo no preparado, cerca de Ingeniero Chamourdié (a unos treinta kilómetros al norte de Reconquista), en el cual el personal resultó ileso y el material con un daño del 3%. Entre el 6 y el 10 de noviembre, la Unidad participó en el Operativo Orión IV, con despliegue de personal y material para constituir la Base San Julián.

1978

El 2 de enero, nuevos tripulantes fueron dados de alta: alféreces Alfredo R. Gismondi, Raúl A. Kurday, Jorge A. Menaier, José M. Zárate y Néstor F. Brest¹⁸. En marzo se formalizó el pase del vicecomodoro Enrique M. Carbó Bernard; del vicecomodoro Carlos F. Pereyra Villán, designado jefe del Escuadrón Técnico; y del primer teniente Mario R. Padín¹⁹; y de los alféreces Héctor L. Cáceres, Augusto M. Brunacci y Ricardo C. Fasani²⁰. En abril, se incorporaron algunos mecánicos especialistas más antiguos: suboficial principal Pedro Paredes, suboficial auxiliar Manuel A. Flores y cabo principal Eduardo R. Zair, mecánicos de avión; suboficial ayudante Héctor F. Vergara, mecánico de comunicaciones; suboficial ayudante José L. Fernández, mecánico de instrumental; suboficial auxiliar Jaime Plomer, mecánico electricista; y cabo primero José D. Orellana, mecánico de armamento²¹.

La tensión con Chile por el tema limítrofe se incrementó y motivó una serie de acciones de alistamiento. Fue necesario aumentar las tripulaciones, conforme con los efectivos calculados por las Tablas Factores de Planeamiento (TFP). A mediados de año se adiestró al teniente Francisco M. Navarro y a los alféreces Cáceres, Brunacci y Fasani. En noviembre, fueron habilitados los pilotos provenientes del CB2, el teniente Carlos P. Ballesteros; y los alféreces Alcides T. Russo, Rafael J. Hernández, Alfredo R. Gismondi, Jorge G. Braun y Raúl E. Cordini Brunner²².

Ese mismo mes, se terminó de delinear la directiva que contemplaba la movilización de los Pucará hacia las bases alternativas, en previsión de futuras acciones. Esta práctica de despliegue hacia distintos puntos del país era una modalidad conocida por las tripulaciones y por el personal de los IA-58, en el marco de las operaciones de rutina. Una de las más habituales consistía en el vuelo de una escuadrilla (usualmente, de cuatro aviones) a la IV Brigada Aérea, donde se separaba en dos secciones. Una volaba a lo largo de los Andes hasta Ushuaia; la otra, hacia el Norte, hasta Jujuy. Los aparatos operaban en forma autónoma y los pilotos adquirirían una adecuada preparación para actuar en zonas de difícil acceso y sin apoyo terrestre.

El Plan de Operaciones del Comando para un eventual conflicto con Chile por cuestiones limítrofes incluía el traslado de todos los IA-58 a la provincia de Santa Cruz. El incremento de la dotación (en la CEV permitieron el desplazamiento de dos escuadrones aeromóviles a ubicaciones conocidas como Base Aérea Militar de Despliegue Operativo (BAMDO), para posibilitar la mejor utilización del material.

Para efectuar un testeo efectivo de la capacidad de respuesta, el Escuadrón 3 de Ataque inició durante este año una serie de desplazamientos al sur para establecer las futuras condiciones de operación en aquellas bases.

El primero comenzó el 7 de noviembre, con el jefe del Escuadrón, vicecomodoro Ighes Rosset, hacia el aeródromo de San Julián. Realizó escalas en la Base Aeronaval Comandante Espora y en la IX Brigada Aérea en Comodoro Rivadavia; y regresó a Reconquista dos días más tarde. El 19, partió un escuadrón aéreo móvil; tras una escala en la Base Aeronaval Almirante Zar, en Trelew, continuó a San Julián y aterrizó en Comodoro Rivadavia. Al día siguiente, despegó rumbo a Santa Cruz y Río Gallegos. El 21 de noviembre, hacia Gobernador Gregores, con retorno en el día a Río Gallegos; y el 22, otro vuelo a Santa Cruz, con regreso a la BAM de salida. El 24 arribó a Reconquista, luego de una escala en la Base Aeronaval Comandante Espora.

Los primeros movimientos fueron en diciembre, cuando los aviones de apoyo comenzaron a trasladar al personal y los materiales hacia los aeródromos previstos en el planeamiento. Para esta operación, los IA-58 serían asistidos por un equipo técnico de la FMA, con el apoyo logístico de la Escuela

18 *Ibidem*, pág. 158.

19 Orden N°072/78, del 9 de marzo de 1978, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°1980, pág. 161. Archivo DEHFAA.

20 Orden N°078/78, del 9 de marzo de 1978, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°1980, pág. 176. Archivo DEHFAA.

21 Orden N°170/78, del 27 de abril de 1978, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°1983, pág. 248. Archivo DEHFAA.

22 Orden N°483/78, del 18 de octubre de 1978, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°1993, pág. 505. Archivo DEHFAA.

de Aviación Militar.

El personal del CEV y sus aviones se asignarían a las unidades operativas formando dos escuadrones con pilotos capacitados.

Finalmente, el 18, el C-47 TC-27 perteneciente al CEV partió desde la FMA hacia la BAM Fuerte General Roca, con los últimos elementos para la unidad que desplegaría en ese destino; mientras, el Douglas TC-36 y el Aerocommander 500U T-142, de dotación de la BAM Reconquista, hicieron lo propio hacia la BAM Santa Cruz.

Despliegue de los aviones en el conflicto del Beagle

El primer escuadrón Pucará partió el 20 de diciembre hacia la BAM Puerto de Santa Cruz, ubicada en la localidad homónima, a unos 200 kilómetros al norte de Río Gallegos. Al mando del vicecomodoro Ignés Rosset, estuvo integrado por el capitán Kettle, los primeros tenientes Palaver, Varela y Filippi; los tenientes Ballesteros, Cáceres, Navarro, Raffaini, Bustos y Brunacci; y los alféreces Gismondi y Cordini Brunner; los acompañaba, también, el primer teniente Spika del CEV. Las máquinas fueron: A-511, A-512, A-514, A-516, A-520 y A-522.

El segundo escuadrón, al mando del vicecomodoro Carbó Bernard, despegó el mismo día rumbo a la BAM Fuerte General Roca, en la ciudad del mismo nombre, ubicada en el noroeste de Río Negro. Estaba formado con los capitanes Igarzábal (adscripto a la Unidad) y Bonavía; los primeros tenientes Benítez, Vila, Grünert, Bacarezza, y Rodino; los tenientes Fasani y Federici; y los alféreces Russo, Hernández y Braun; se completaba con el mayor Digier, el capitán Carlos A. Tomba y el primer teniente Rogelio R. Marzialetti del CEV. Las matrículas de las aeronaves fueron: AX-04, A-507, A-509, A-510, A-513, A-515, A-517 y A-523.

El momento de mayor tensión se vivió el 22 de diciembre, al recibir la orden de iniciar las operaciones. Cuando los pilotos y sus máquinas ya estaban listos para el despegue, llegó la orden de suspenderlas. La intervención del enviado del papa Juan Pablo II, cardenal Antonio Samoré, había dado sus frutos: los gobiernos de ambos países acordaron detener las acciones e iniciar una negociación.

Con respecto a los días vividos durante el alistamiento real de los aviones y las tripulaciones, se rescata una anécdota del capitán Roberto Vila, jefe de escuadrilla del Escuadrón I, que se encontraba en la BAM General Roca:

En 1978, la base de despliegue General Roca no había sido prevista, por lo que todo se hizo a última hora, y alguna que otra conexión fallaba.

Llegado el momento de salir en una misión, uno tenía que poner en marcha, ir a la cabecera –en donde le habilitaban el sistema de armamento– y despegar. A partir de ahí, salir de la frecuencia; nadie más tendría contacto con la escuadrilla, ya que se había ordenado silencio de radio. Pero ¿qué ocurrió?... El día que estaba previsto el ataque, fuimos a la cabecera, armaron las bombas y, cuando estábamos por despegar, apareció el jefe de la Base, que nos hizo levantar las cúpulas y nos dio un escudito que había hecho bordar para todos los integrantes de la Base. Entonces, dijo: “Quiero que vayan a la misión y, aunque sea en un bolsillo, lleven el escudo”. En el momento en que estaba terminando de entregar los escudos, aterrizó un F-28, y nos preguntamos “¿Qué hace este tipo acá?”. Venían para iniciar el repliegue de la gente porque se había parado todo. ¡Nadie nos había avisado! Si en vez de retardarnos cinco minutos para recibir los escudos, despegábamos, ¡empezábamos la guerra! Con esa situación superada, el repliegue de los Pucará comenzó en el mismo día.

1979

La actividad del año se inició el 26 enero, con la puesta en funciones del nuevo jefe de brigada, comodoro Alfredo R. Berástegui, y con la presencia del brigadier mayor Jesús O. Capellini. En abril, se incorporaron los mayores Carlos A. Oliva y Roberto A. García (Escuadrón Técnico); el primer teniente Mario A. Compagnucci; los tenientes Oscar G. Sánchez (Escuadrón Técnico), Marcelo A. Ayerdi y Hugo E. Argañaraz; y el alférez Luis R. Tufiño. Los mecánicos y especialistas –cada vez más necesarios por el incremento del material de vuelo– ingresaron en abril: cabos Agustín H. Montaña, José R. Pérez, Ricardo G. Andreatta, Jorge M. Sánchez, Alejandro A. Marcori, José M. Romero y Oscar L. Nichele, mecánicos de avión; Luis C. Dome y Julián E. Arce, mecánicos de instrumental; José L. Peralta, Andrés L. Brashich y

José A. Herrera, mecánicos de armamento; y Dino O. Crespi y Juan J. Natali, mecánicos de sistema²³.

La crisis con Chile demostró a las autoridades de la FAA que la cantidad de pilotos en Etapa III (apto para el combate) era insuficiente en relación a los aparatos disponibles. Se decidió, entonces, impartir un curso adicional al de la Escuela de Caza de la IV Brigada Aérea. Para el Pucará comenzó a realizarse en Reconquista, con la designación CEPAC Pucará; y para los Morane Saulnier MS-760 Paris, en Mendoza.

La dirección y la instrucción estuvieron a cargo de los oficiales más antiguos:

- Jefe de Grupo: vicecomodoro Enrique M. Carbó Bernard
- Jefe de CEPAC: mayor Carlos A. Oliva
- Jefe de Operaciones: capitán Juan C. Bonavía
- Jefe de la I Escuadrilla: capitán Carlos R. Filippi
- Jefe de la II Escuadrilla: capitán Jorge A. Benítez
- Jefe de la III Escuadrilla: primer teniente Roberto A. Vila
- Jefe de la IV Escuadrilla: primer teniente Ricardo A. Grünert
- Instructores: primeros tenientes Eduardo Rodino, Manuel O. Bustos, Francisco M. Navarro y Carlos M. Varela; tenientes Ernesto B. Raffaini, Raúl E. Federici y Ricardo C. Fasani

Continuando la formación de nuevos pilotos, el 16 de mayo realizaron el vuelo solo los primeros tenientes Fornés y Companucci; y los tenientes Ayerdi, Argañaraz y Tufiño²⁴. En cuanto al material, el 28 fue recibido el IA-58 matrícula A-526, de la misma serie.

Durante el año, los Pucará participaron en numerosos ejercicios y despliegues en el país. Entre el 24 y el 30 de junio, tuvo lugar el Operativo Lengua, en el aeródromo de Merlo, San Luis. En esos días las temperaturas fueron muy bajas; para paliar el frío se armaron carpas dobles para permitir agrupar por jerarquía, y el piso se calentaba mediante túneles cavados a los costados, que contenían fuego de leña alimentado desde el exterior.

El IA-58 matriculado A-527 se incorporó el 31 de julio. El 9 de agosto, desplegó un reducido efectivo a Calilegua (Jujuy) para desfilarse en el Día de la Fuerza Aérea. El 20 llegó a la Unidad el Pucará matrícula A-528; y a fin de mes, el A-529.

El 27 del mismo mes se publicó la nómina de alféreces que realizarían el CEPAC I: Rubén J. Ordas, Carlos Eduardo Morales, Juan C. Montoya, Alejandro D. Fernández, Hernán R. Calderón, Néstor E. López, Carlos A. Rubial, Omar D. Gelardi, Gustavo A. Cercedo, Ricardo Lucero, Esteban L. Malanczuk, Jorge R. Farías, Francisco D. D'Ángelo, Abelardo F. Alzogaray, Eduardo M. Túñez, Carlos E. Ossés, Eduardo E. Casado, Roberto F. Cimbaro, Oscar A. Cuello y Miguel A. Filipanics²⁵. El 26 de octubre realizaron el vuelo solo.

El 3 de diciembre, la BAM fue erigida oficialmente como III Brigada Aérea, y el brigadier Alfredo R. Berástegui,²⁶ designado como jefe. Esta Unidad Aérea estaba ahora integrada por dos escuadrones, el Escuadrón. Aéreo I Operativo, a cargo del mayor Miguel M. Navarro; y el Escuadrón. Aéreo II Instrucción, CEPAC, donde continuaba el mayor Carlos A. Oliva como titular. La estructura orgánica se completaba con el Grupo Técnico 3 y el Grupo Base 3. El 5 se incorporaron tres aviones: A-534, A-535 y A-536. Entre el 3 y el 7, personal y material de la Unidad intervinieron en el Operativo Fortaleza II, en la BAM Santa Cruz.

En cuanto a los especialistas, de los egresados de la Escuela de Suboficiales Córdoba, el 12 de diciembre, se incorporaron los cabos José L. Melzi, Roque N. Márquez, Rolando D. Ruiz, Carlos N. Borda, Darli A. Cherini y José F. Guastalla, mecánicos de aeronave; Mario R. Núñez y Carlos A. Lewi Gen Francis, mecánicos de instrumental; José M. Zaguiere, Julio C. Sosa y Miguel A. Cristiani, mecánicos de armamento; Walter D. Dertycia, mecánico de sistemas; Luis L. Labra, Ángel O. Kreni, Rodolfo M. Rodríguez, Gustavo G. Giorgiutti y Osvaldo E. Deangelillo, mecánicos de electrónica²⁷. El 17 de diciembre el capitán Julio N. Tulli y el teniente Juan L. Micheloud arribaron a la Brigada.

La intensidad del adiestramiento logró alcanzar la cifra de 10.000 horas de vuelo en 1979, en un claro indicio de la creciente utilización del IA-58 en las filas de la FAA.

23 Disposición 219/79, del 19 de abril de 1979, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°2006, pág. 271. Archivo DEHFAA

24 *Libro Histórico de la BAM Reconquista*, pág. 174. Archivo DEHFAA.

25 *Libro Histórico de la BAM Reconquista*, pág. 179.

26 Resolución 623/79, del 11 de diciembre de 1979, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°2020, pág. 7. Archivo DEHFAA.

27 Disposición 491/79, del 12 de diciembre de 1979, *Boletín Aeronáutico Reservado*; N°2022, pág. 149. Archivo DEHFAA

A fines de año, fue designado como jefe del Grupo 3 de Ataque el comodoro Osvaldo A. Fabrissín, en reemplazo del vicecomodoro Carbó Bernard²⁸.

1980

Durante este periodo continuó la entrega de ocho aviones de la FMA; los dos primeros, con las matrículas A-537 y A-538²⁹, el 1 y el 11 de enero.

El 16 de marzo se produjo una salida al exterior de una escuadrilla de IA-58, con el indicativo Huaira, a la República Oriental del Uruguay, para participar en el día de su Fuerza Aérea. Las relaciones establecidas en esta visita permitieron la venta del Pucará a esta Institución, meses más tarde. La escuadrilla estuvo integrada por los capitanes Bonavía y Filippi, el primer teniente Vila y el cabo primero Delarosa; el capitán Benítez y el cabo primero Arminchiardi; y el primer teniente Grünert y el suboficial ayudante Juan C. Córdoba³⁰.

Luego de esa entrega al país vecino, el entrenamiento corrió por cuenta del CEV, que designó a los primeros tenientes Víctor P. Müller y Julio C. Lombardi. En el empleo operativo y las maniobras tácticas se desempeñó el mayor Jorge Igarzábal, que había participado en el desarrollo del avión.

El 20 de marzo se publicó en la Orden Reservada N°8 el pase de los siguientes especialistas: cabo primero Carlos A. Panzino, mecánico de aeronave y cabo Gustavo R. Escobar mecánico de sistemas. La actividad de adiestramiento se vio sobrecargada este año. Mientras se intentaba finalizar el primer CEPAC, el 24 de abril se inició el CEPAC II para veinte nuevos alféreces. Terminó el 26 de septiembre y estuvo integrado por:

- Jefe del Grupo Aéreo: comodoro Osvaldo A. Fabrissín
- Jefe de Escuadrón II: mayor Carlos A. Oliva
- Jefe de Operaciones: capitán Carlos R. Filippi
- Jefe de 1.ª Escuadrilla: capitán Filippi
- Jefe de 2.ª Escuadrilla: primer teniente Roberto A. Vila
- Jefe de 3.ª Escuadrilla: primer teniente. Ricardo A. Grünert
- Jefe de 4.ª Escuadrilla: primer teniente Francisco M. Navarro
- Instructores: primer teniente Ernesto B. Raffaini; tenientes Héctor L. Cáceres, Ricardo C. Fasani, Rafael J. Hernández, Alcides T. Russo y Jorge G. Braun.
- Alumnos: alféreces Alejandro A. Moresi, Rafael A. Nieto, Héctor C. Vergara, Ernesto V. Pellizzaro, César E. Sprenger, Ricardo L. Acuña, Rubén Sassone, Daniel R. Rodríguez, José L. Pontecorvo, Raúl A. Colla, Daniel O. Sabena, Alejandro R. Traba, Gustavo E. Lema, Luis E. Blanchet Rubio, Marcelo C. Moroni, Carlos A. Díaz, Ramón Galván, Osvaldo E. Marchesini y Ricardo Ribes.

Lamentablemente, en 1980, como resultado del incremento de las horas de vuelo y de tripulantes aumentaron los accidentes; ocurrieron tres en los primeros días de mayo y en junio. El A-507, el 5 de mayo en la pista de la Unidad, tripulado por el teniente Cáceres y el alférez Morales, sin consecuencias de importancia para los tripulantes, pero el material se destruyó en un 50%. Dos días más tarde, el A-535, en las proximidades de San Justo, Santa Fe, donde fallecieron sus tripulantes, teniente Jorge G. Braun y el alférez Alejandro D. Fernández; el avión se destruyó totalmente³¹. Y el 2 de junio, el A-503, también en la Brigada, tripulado por el teniente Hugo E. Argañaraz y el cabo primero J. Ponce de León, sin consecuencias personales, pero el material destruido en un 40%.

El 31 de mayo partió una sección de Pucará para hacer demostraciones en países de Sudamérica, hasta el 3 de julio. Los tripulantes fueron los capitanes Tomba, Filippi y Benítez, el suboficial ayudante César Pérez y el personal civil Ernesto C. Flores; visitaron Venezuela, Colombia, Paraguay, Brasil y Perú completando 106 horas de vuelo.

El 30 de julio se produjo un nuevo percance: durante el vuelo de adiestramiento, en una sesión de tiro real en el campo Garabato perteneciente a la Brigada, perdió la vida el alférez Francisco D. D'Ángelo al accidentarse con el A-508.

28 Resolución N°623/79, del 11 de diciembre de 1979, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°2020, pág. 7. Archivo DEHFAA

29 *Libro Histórico de la III Brigada Aérea*, 1980, pá. 1. Archivo DEHFAA.

30 *Ibidem*, pág. 1 a).

31 *Libro Histórico III Brigada Aérea*, pág. 4. Archivo DEHFAA.

Para disponer de personal de mayor jerarquía en el Grupo Técnico, se dispuso el pase de mecánicos y especialistas más antiguos, como el suboficial mayor Luis M. Barrionuevo (mecánico de avión) del Grupo Técnico 2; el suboficial ayudante Américo E. González (mecánico de avión) del Grupo Técnico Escuela, el suboficial auxiliar Horacio M. Arias (mecánico de instrumental), el cabo principal Diego N. Gatica (mecánico de sistemas) y el cabo principal Carlos R. Ramírez (mecánico de armamento)³².

En octubre, en la reunión del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas (Sicofaa) en Santiago de Chile, la Unidad recibió el premio de las Fuerzas Aéreas Americanas “por sus logros extraordinarios en el Programa de Prevención de Accidentes 1979”. El certificado fue dado en Chile y firmado por el general del aire Fernando Matthei Aubal, presidente de la Conferencia de Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas Americanas (Conjefaamer).

El 7 de noviembre, el titular del Comando en Jefe de la FAA, brigadier general Omar R. Graffigna, realizó la inspección anual a la Brigada. El 18 se recibió la visita del comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Jesús O. Cappellini; y el 25, del presidente de la Nación, teniente general Jorge R. Videla, que efectuaba una recorrida por Reconquista y La Gallareta.

El 9 de diciembre asumió la jefatura de la Brigada el comodoro José Apolo González; fue puesto en funciones por el brigadier Basilio A. Lami Dozo, en su primera visita a la Unidad³³. También asumió el titular del Grupo Técnico 3, comodoro Ismael E. Nestiero; y se incorporaron los siguientes oficiales: mayores Saúl E. Costa al Grupo 3 de Ataque, y Orlando R. Ovidi al Escuadrón Técnico; capitán Miguel M. Navarro; primer teniente Luis A. Martínez Chaves; tenientes Miguel A. Cruzado y Daniel A. Jukic; y alféreces Miguel A. Giménez, Néstor F. Brest y Héctor S. Furios³⁴.

1981

En 1969, el CITEFA comenzó a desarrollar un misil aire-tierra, radioguiado, similar al Bullpup norteamericano. Las pruebas de lanzamiento se realizaron en 1973 y 1974, y comenzó una fabricación de ocho misiles y un entrenador de tiro terrestre. La Fuerza Aérea se interesó en el misil, que en 1981 fue bautizado Martín Pescador.

El Centro de Ensayos en Vuelo empezó la evaluación de la integración entre el IA-58 y el Martín Pescador. Una primera etapa incluía ensayos de funcionamiento en tierra para determinar distancias mínimas entre el avión y el misil; pesaje y centrado en distintas configuraciones; y lanzamiento de dos misiles desde un avión en tierra con los motores encendidos, para verificar si los gases de salida del misil afectaban las *performances* del motor.

La segunda etapa consistía en probar el comportamiento en vuelo del conjunto avión-misil, tanto en la configuración normal como en la asimétrica (con un motor detenido, un punto de armamento vacío y otro cargado).

En la tercera etapa se evaluaba el funcionamiento del sistema, sin considerar el aspecto operativo del arma, filmando la salida del misil para observar la trayectoria inicial. Finalmente, en la cuarta etapa, se efectuaban disparos para determinar las posibilidades tácticas del misil y su empleo en el Pucará.

En mayo de 1981, con el AX-04 se realizó la primera fase de estudio en el CELPA Chemical; en junio comenzaron a entrenarse los tenientes Ricardo Fischer y Gabriel A. Debenedetto del CEV, en el simulador de disparo, para las siguientes etapas. Hubo retraso, hasta que los acontecimientos del 2 de abril le dieron un nuevo impulso. (*Ver continuación en 1982*)

Un nuevo grupo de cabos recién graduados se incorporó al Grupo Técnico 3: Jorge W. Marín, Héctor D. Ortolani, Jorge A. Mateich, Sergio R. Carreras, Waldo A. Alfaro y Mario A. Calvo, mecánicos de aeronave; Gabriel O. Boggione, Raúl A. Soto y Elías V. Polentarrutti, mecánicos de instrumental; Fernando S. Bello, José A. Caloian, Rubén D. Tarquini, Juan A. Mansilla y Rubén E. Heredia, mecánicos de armamento; Sergio A. Agüero y Miguel A. Morcillo, mecánicos de sistemas; Roque H. Álvarez, Sergio E. López, José C. Pereyra y Claudio Mayol, mecánicos de electrónica³⁵.

32 Orden Reservada N°37, *Libro Histórico de la III Brigada Aérea*, 1980, Carpeta 2, pág. 10. Archivo DEHFAA.

33 *Libro Histórico III Brigada Aérea*, pág. 16. Archivo DEHFAA.

34 Orden N°334/80, del 31 de diciembre de 1980, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°2044, pág. 8. Archivo DEHFAA.

35 Disposición N°327/80, del 16 de diciembre de 1980, *Boletín Aeronáutico Reservado*, N°2047, pág. 176. Archivo DEHFAA.

Los cursos de estandarización de procedimientos para aviones de combate continuaron realizándose en forma intensiva, a tal punto que el CEPAC II 1980 finalizó el 30 de abril de 1981, ya bastante avanzado el año³⁶. El CEPAC Pucará 1981 se inició el 27 de febrero, tras la llegada de los alféreces egresados del Curso de Aviadores Militares. Fue la tercera edición, a la cual se sumó el primer oficial extranjero. El grupo completó la ceremonia del vuelo solo el 29 de mayo:

- Jefe de Grupo: comodoro Osvaldo A. Fabrissín
- Jefe de Escuadrón II: mayor Saúl E. Costa
- Jefe de Operaciones: capitán Roberto A. Vila
- Jefe de la I Escuadrilla: capitán Roberto A. Vila
- Jefe de la II Escuadrilla: capitán Ricardo A. Grünert
- Jefe de la III Escuadrilla: primer teniente Francisco M. Navarro
- Jefe de la IV Escuadrilla: primer teniente Ernesto B. Raffaini
- Instructores: tenientes Marcelo Ayerdi, Hugo E. Argañaraz, Rafael J. Hernández y Alcides T. Russo
- Alumnos: alféreces Roberto J. Tissoni, Sergio M. Donato, Ernesto J. Arillo, Eduardo M. La Torre, Ricardo D. Barreira, Eduardo J. Sellés, Rodolfo D. Hub, Walter E. Ortellado, Walter H. Muelas, Mario O. Decarre, Rubén O. Manzur, Mario L. Valko, Emilio W. Rodríguez, Raúl G. Rodolfo, Roberto C. Bellini, Jorge Biró, José E. Taley, Jorge D. Seco, Hugo O. Speciale, Alejandro A. Rodríguez; y subteniente Liborio Florez Enríquez (Fuerza Aérea de Bolivia)

Actividades

Durante el año, la dotación de aeronaves se incrementó en seis aparatos. Como consecuencia, también aumentó la actividad del Grupo 3, como consecuencia de los sucesivos egresos de pilotos del CEPAC.

Uno de los ejercicios más destacados del año fue el Operativo Blasón I, realizado entre el 2 y el 9 de octubre en el norte argentino, en donde participaron todas las unidades de la Fuerza Aérea operando a dos bandos. El límite territorial establecido fue una línea imaginaria vertical en el centro del país, hasta una horizontal que pasaba por Junín, en Buenos Aires. El Bando Colorado tenía su centro de poder en Tucumán, donde estaba la defensa aérea; y el Bando Azul, en Resistencia. En esta oportunidad, la III Brigada Aérea intervino con dos escuadrones aéreos móviles, uno para cada bando. El primero, en el aeroclub de la ciudad de Catamarca; el otro, en la localidad de Ceres, en la provincia de Santa Fe.

Otra actividad importante fue la formación de una escuadrilla de acrobacia, que quedaría establecida en la Brigada de manera informal, con la misión de efectuar las presentaciones del Grupo 3 de Ataque. Estuvo a cargo del capitán Roberto A. Vila, y la integraron varios pilotos, que rotaban con frecuencia, aunque la formación estándar estaba compuesta por el primer teniente Francisco M. Navarro, el teniente Rafael J. Hernández y el alférez Rodolfo D. Hub. El guía de la formación utilizaba habitualmente el A-538, porque tenía los comandos más suaves.

En Reconquista, el año militar finalizó con la visita del nuevo comandante de Operaciones Aéreas, brigadier Hellmuth C. Weber, el 28 de noviembre; y la del brigadier general Omar D. Graffigna, que se despedía de los efectivos.

IX Brigada Aérea y Escuadrón 4 de Ataque en 1981

El incremento en la cantidad de aeronaves posibilitó la formación de una nueva unidad para la operación del IA-58, y reforzar la presencia de la Fuerza Aérea en el sur del país. Para esto se creó el Escuadrón 4 de Ataque dentro de la orgánica del Grupo Aéreo 9 de la IX Brigada Aérea, con asiento en Comodoro Rivadavia.

Con una fuerte orientación hacia el transporte aéreo en la Patagonia, esa Unidad alcanzó el rango de brigada el 9 de diciembre de 1975; el Grupo Aéreo estaba integrado por dos escuadrones equipados con DHC-6 Twin Otter y Fokker F-27.

El Escuadrón de Ataque se convirtió en el elemento de combate más austral de la FAA. Se planificó una dotación inicial de cuatro máquinas, que iría creciendo progresivamente hasta alcanzar un total de diez

³⁶ Libro Histórico III Brigada Aérea, pág. 22. Archivo DEHFAA.

en el próximo año militar. Estos primeros aparatos serían escogidos de una serie casi lista que se encontraba en la Fábrica; por ese motivo, en octubre, las aeronaves comenzaron a ser preparadas para su traslado a la nueva Brigada. En cuanto a los tripulantes, se seleccionaron entre el personal de pilotos de la III Brigada, que se presentó voluntariamente en respuesta a un pedido del Comando de Operaciones Aéreas. De esta forma, el efectivo primario de pilotos del Escuadrón quedó constituido por el mayor Juan C. Bonavía, jefe; el primer teniente Raúl E. Federici, jefe de sección; y los alféreces Miguel A. Filipanics, Raúl A. Colla y Ramón Galván. Transitoriamente, se asignaron dos máquinas de dotación del Grupo 3 de Ataque, A-512 y A-516, para comenzar la actividad de vuelo en diciembre de 1981.

1982

A principios de año, la III Brigada Aérea se encontraba al mando del brigadier José Apolo González, y contaba con una dotación que superaba las treinta y cinco aeronaves. El Grupo 3 de Ataque, al mando del comodoro Hugo O. Giampaolletti, estaba formado por dos escuadrones operativos y el del CEPAC y se esperaba alcanzar una cifra de casi cincuenta IA-58 para fines de año, hecho que la convertiría en la unidad de combate con mayor número de aviones.

El 20 de enero, comenzó el CEPAC IV con un efectivo de veinte alféreces. La tarea estuvo a cargo del Escuadrón Instrucción al mando del mayor Mario A Demartini; en tanto que el Escuadrón Operativo, con veintiocho pilotos, del mayor Navarro. La actividad de rutina se inició con el adiestramiento de los aviadores completando las exigencias que permitan la calificación para el combate.

El parque aéreo estaba integrado nominalmente por las matrículas A-501, 502, 505, 506, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 520, 522, 523, 524, 526, 527, 528, 529, 531, 532, 533, 534, 536, 537, 538, 545, 549, 550, 552, 553, 555 y 556, según consta en el Programa de Actividad Aérea de 1982. Dos de estos aparatos se encontraban en inspecciones de rutina; y estuvieron en servicio solo un 59%. Las horas asignadas fueron 8840.

El A-530 estaba pendiente de entrega al igual que la incorporación de más de una docena de IA-58, de acuerdo a los planes de producción de la FMA.

El A-553 resultó destruido en un accidente el 25 de febrero, durante un vuelo nocturno de adiestramiento y mientras se aproximaba para la entrada por instrumentos. En el viraje de procedimiento, el alférez Daniel O. Sabena se equivocó en la lectura del altímetro (según él mismo declaró) y, al enfrentar la pista, impactó contra el suelo y dio de lleno en un árbol. La cabina delantera se destrozó provocándole graves heridas en la cabeza. El piloto falleció dos días más tarde en el Hospital Aeronáutico Central.

En Comodoro Rivadavia, el Escuadrón 4 de Ataque recibió otras máquinas en enero, al tiempo que se incorporaban cinco nuevos oficiales de escuadrilla, los alféreces Pedro G. Gerez, Roberto C. Bellini, Walter E. Ortellado, José E. Taley y Mario L. Valko. El 29 de enero recibieron el A-551 y se completó, de este modo, la dotación inicial prevista.

En Reconquista, a fines de febrero iniciaron el curso los siguientes alféreces egresados de la EAM: Jorge J. Antelo, Carlos E. Chain, Eduardo A. Puga, Carlos A. Mastronardi, Alejandro F. Zurro, César C. Bourre, José L. Ballesteros, Alejandro G. Cabanillas, José F. Novak, Daniel O. Piccato, Oscar Charadía, Rubén E. Benza, Eduardo E. Terzano, Francisco J. Meglia, Tulio H. Quargnenti, Mario A. Rovella, Roberto A. Alama, Rafael J. Elías y Roberto C. Martínez.

El 1 de abril de 1982 en la III Brigada comenzaron las actividades en forma normal. Nadie sospechaba que se avecinaba el desembarco de una fuerza aeronaval en las islas Malvinas.

Mientras el Grupo 3 de Ataque planificaba un despliegue a Salta de cuatro aviones tripulados por el Capitán Vila y los Primeros Tenientes Furios, Giménez y Címbaro, para participar en los actos conmemorativos de los cuatrocientos años de su fundación, el jefe de la Unidad, Brigadier José A. González, canceló el viaje a la capital norteña. En lugar de esa comisión, el Brigadier dispuso preparar una navegación a Río Gallegos. El briefing se realizó como si fuera un tema habitual. Sin embargo, les entregó un sobre con instrucciones para que fuese abierto durante el vuelo, en el momento que se indicara. También señaló que la habitual escala en la Base Aeronaval Comandante Espora se debía cambiar por la VI Brigada Aérea.

Los tripulantes despegaron hacia Tandil al medio día. Arribaron tres horas después en medio de una tormenta por lo que decidieron pernoctar. Pero, bien entrada la tarde, el oficial a cargo recibió la orden del Comando de Operaciones –en la voz del Comodoro Carbó Bernard– de alistar la escuadrilla para proseguir

el vuelo y abrir el sobre. Contenía una orden de operaciones para el traslado de los aviones a Río Gallegos, con el fin de preparar el cruce a las islas Malvinas. En las últimas horas del día, iban a ser recuperadas por efectivos del Ejército y la Armada.

Sin dar a conocer este hecho, el Capitán Vila, tras intentar solucionar fallas en dos aviones –no privativas de vuelo–, decidió despegar a las 23.00. El tiempo aún se presentaba con tormentas. Arribaron a Río Gallegos a las 4.30 del 2 de abril. A las 7.30 llegaron el Capitán Benítez, el Primer Teniente Navarro y los Tenientes Jukic y Calderón, que se habían embarcado en un F-27 desde Reconquista hasta El Palomar y en un vuelo programado de Boeing 707 hasta Río Gallegos, para alcanzar la escuadrilla.

Una vez recuperadas las islas, cruzaron en vuelo el Capitán Benítez y el Cabo Principal Piaggi, en el A-529; el Capitán Vila y el Primer Teniente Giménez, en el A-556; el Teniente Jukic y el Cabo Primero Luis O. Toloza, en el A-524; y el Teniente Calderón y el Cabo Primero Rubén D. Ramos, en el A-552. Despegaron a las 14.00 y aterrizaron dos horas después en Puerto Argentino. El resto de los pilotos y un mecánico lo hicieron el 3 de abril en el TC-68.

Quedó así constituido el Escuadrón Aéreo Móvil Pucará, que sería el principal elemento aéreo de combate basado en las islas, subordinado al jefe del Componente Aéreo Malvinas, Brigadier Luis G. Castellano. El 29 de abril los aviones se trasladaron a la BAM Córdor.

Para continuar las pruebas (*Referencia en 1981*) se recurrió a la unidad que usaría el sistema, el Grupo 3 de Ataque, que designó al primer teniente Luis A. Martínez Chaves y al teniente Marcelo A. Ayerdi para trasladarse a la Base Aeronaval Punta Indio con el AX-04, el 17 de abril de 1982, a fin de disparar un misil; pero falló el guiado.

El inicio de la batalla aérea en Malvinas el 1 de mayo volvió a demorar los ensayos hasta los primeros días de junio, cuando se envió al CITEFA al mayor Mario A. Demartini y a tres pilotos, para adiestrarse en el lanzamiento. El 9 de junio estuvieron en Punta Indio para seguir las pruebas en el A-545. Al terminar el conflicto, se suspendieron hasta el 22 de noviembre, día en que el capitán Jorge A. Benítez realizó las últimas pruebas en la misma Base.

Finalmente, no fue adoptado para el Pucará porque implicaba quedar expuesto al fuego enemigo en la final de tiro, mientras su piloto guiaba el misil por radio-control hacia el blanco. Sus características eran: 2,94 metros de largo; 0,73 metros de envergadura; Mach 2,3 de velocidad máxima; 145 kilogramos de peso total; y 7000 metros de alcance máximo.

Ya iniciado el conflicto, en mayo de 1982, el Comando Aéreo Estratégico decidió aumentar la capacidad antibuque de la Fuerza Aérea mediante la homologación de un torpedo Mk 13, de origen estadounidense, que en la década de 1940 se lanzaba desde el hidroavión Catalina y había sido operado con éxito, tanto en los Estados Unidos como en la Armada Argentina. Este plan se superpuso con el del Martín Pescador.

El comodoro Jorge S. Raimondi, designado como jefe del proyecto, fue quien iniciaría los ensayos con el apoyo de la Armada, desde la Base Naval Puerto Belgrano. Esta Unidad proveyó suficiente cantidad de torpedos, a los que se le colocaron bridas sujetadoras a los ganchos de un lanzador Aero 20 A.

El avión asignado fue el AX-04 del CEV, tripulado por el capitán Rogelio R. Marzialetti y el supervisor Mario Logiácono, que arribó a la Base Aeronaval Comandante Espora el 21 de mayo. Se le había instalado una filmadora para registrar el lanzamiento del torpedo colocado en el Aero 20-A 1 de la Estación Central. Al día siguiente, se ejecutó el primero de ellos, de cabeza inerte, en una zona de la Armada destinada para tal fin, a 40 millas de Puerto Belgrano. No hay información de su comportamiento. El segundo se realizó en la misma jornada, en planeo de 20°, a una velocidad máxima de 300 nudos y a 100 metros de altura, aproximadamente; el artefacto resultó destruido al impactar en el agua. Lo mismo sucedería en el próximo, realizado en picada de 45° y a 250 nudos, a una altura de 200 metros.

La Armada no disponía de manuales, pero se sabía que debía entrar al mar con un ángulo de 20°. Luego de algunas consultas al personal que le había hecho mantenimiento, le fue agregado un freno aerodinámico en la nariz y un estabilizador de doble plano en la cola.

Los primeros lanzamientos exitosos sucedieron el 24 de mayo operando desde Trelew, en el golfo de San Jorge, a unos 15 metros de altura y a 200 nudos de velocidad máxima, para evitar el choque del torpedo en el fondo marino. Se realizaron siete; uno, con cabeza explosiva, en aguas más profundas al norte del Puerto Santa Cruz. Sin embargo, la profundidad no fue suficiente para evitar el fuerte impacto.

Al final, se decidió bajar la velocidad a 120 nudos. El capitán Roberto A. Vila, ejecutor de la prueba en el A-566, ofrece su testimonio:

El 10 de junio me ordenaron seguir con los ensayos del Pucará torpedero. Por las conclusiones sacadas hasta el momento, había que tirarlo a 500 metros del buque y a 120 nudos de velocidad; si no, se corría el riesgo de que el torpedo se parta al tocar el agua, a lo que dije: “si quieren, se lo entrego en mano, con avión y todo” porque a 500 metros de un buque y a 120 nudos no puedo llegar nunca. Largué el torpedo en Santa Cruz y salió como un buscapié andando entre los pilotes del puerto, hacia cualquier lado. No se le podía apuntar a nada porque iba adonde quería, razón por la cual el proyecto no pasó de la fase de prueba.

El próximo lanzamiento se efectuó el 14 de junio. Ese día, se producía el cese del fuego en las islas Malvinas. Todo había terminado.

Un nuevo proyecto para utilizar un RPV (artefacto no tripulado para uso en reconocimiento por imagen en tiempo real, entre otros) en el Pucará se concretaría en 1988, con el prototipo Biguá elaborado por Quimar S.A., que funcionaba en el predio de la FMA, asociada con Meteor CAE SPA, subsidiaria del Grupo Aeritalia.