

O PUCARÁ A-515: DAS MALVINAS À INGLATERRA

Por Cristiano Leal*



O Pucará A-515 no RAF Museum em Cosford (Foto: acervo do autor).

Ao final da Guerra das Malvinas, o Pucará A-515 da FAA (Fuerza Aérea Argentina) foi capturado pelos britânicos, que o levaram à Inglaterra. Lá, foi restaurado e submetido a uma série de testes extensivos, incluindo combates dissimilares contra caças Sea Harrier e Phantom. Hoje, tem seu repouso final no RAF Museum em Cosford.

O A-515 foi uma das setenta aeronaves de reconhecimento e ataque IA 58 Pucará produzidas pela FMA (Fábrica Militar de Aviones) e entregues à FAA (Fuerza Aérea Argentina) no início de 1982, identificado com o número de construtor 018.

Originalmente, o A-515 fazia parte de um lote de aeronaves destinadas à Mauritânia, mas como a venda acabou não se concretizando, em 1978 foi posto em serviço no Grupo 3 de Ataque (III Brigada Aérea), onde acumulou 762,05 horas de voo até 22 de março de 1982, incluindo participação em operações contra grupos guerrilheiros que operavam no noroeste da Argentina.

No dia 2 de abril de 1982 a Argentina invadiu as Ilhas Falklands/Malvinas, dando início à guerra com a Inglaterra. Em 15 de maio de 1982, doze Pucarás, incluindo o A-515, foram enviados à Rio Gallegos, atuando no reconhecimento armado sobre a costa argentina para evitar quaisquer ataques das Forças Especiais Britânicas no continente. No total, vinte e quatro Pucarás foram empregados durante o conflito. Todos foram destruídos ou capturados.

O A515 foi um dos últimos a ser transferido ao aeroporto de Stanley, entre 27 e 28 de maio, como reposição de perdas. Lá recebeu uma camuflagem verde/marrom,

grosseiramente aplicada com tinta automotiva, mais adequada às operações na região.

O A-515 participou do último ataque executado por Pucarás da guerra, em 10 de junho, contra uma posição de artilharia no Monte Kent. O ataque foi executado pelo primeiro-tenente Micheloud, pelo primeiro-tenente Ayerdi e pelo tenente Morales, este último, no comando do A-515.

As três aeronaves (A-515, A-522 e A-536) estavam armadas com lançadores de foguetes LAU-61 e carga total de munições de 7,62 mm e 20 mm. O alvo foi marcado com granadas de fumaça, mas problemas elétricos causados pelo frio e maresia fizeram com que muitos foguetes do A-515 não disparassem.

No mesmo dia, em resposta, os ingleses enviaram quatro Sea Harriers armados com bombas de fragmentação para atacar Port Stanley com o objetivo de destruir esses aviões, mas os Pucarás estavam dispersos em zonas afastadas justamente por causa dos frequentes ataques.

Mesmo tendo recebido danos leves no ataque do dia 10 e com problemas elétricos, o A-515 era o Pucará que se encontrava em melhor estado dos últimos quatro em serviço (A-515, A-522, A-533 e A-549). Eles estavam escalados para uma missão no dia 13, que foi transferida para o dia seguinte devido ao mau tempo. Porém, no dia 14 a guarnição de Stanley se rendeu, encerrando as hostilidades.



IMAGEM 1: o Pucará A-515 em Port Stanley após a rendição (Foto: Michael Nicholson/Imperial War Museum).

Todo equipamento militar argentino foi capturado pelos ingleses, incluindo os Pucarás. A grande maioria havia sido destruída, e alguns estavam seriamente danificados. Quando foi capturado, o A-515 estava armado com dois tanques subalares de 318 litros, três lançadores de foguetes LAU-61 e munição para as metralhadoras e canhões, carregados para a missão transferida para dia 13, assim como os outros três Pucarás. Eram os únicos quatro ainda em condições de voo.

Cinco Pucarás foram selecionados para serem levados para a Inglaterra: A-515, A-522, A-528, A-533 e A-549. Foram embarcados no SS *Atlantic Causeway* por um Chinook (ZA707) do No. 18 Squadron em 10 de julho de 1982. O navio suspendeu para a Inglaterra dois dias depois, chegando ao estaleiro de Devonport no dia 27 de julho.

Após ser descarregado e desmontado, foi transportado por estrada para a A&AEE (*Aircraft and Armament Experimental Establishment*), em Boscombe Down, e incorporado à Frota Aérea do Ministério da Defesa em 1º de agosto. Lá, passou por uma reconstrução extensiva, utilizando peças do A-533 e A-549. Foi repintado, recebendo a insígnia da RAF e o prefixo ZD485.

Em 22 de fevereiro de 1983 realizou o primeiro teste de taxiamento, mas o início dos testes de voo ocorreu somente em 28 de abril, quando realizou testes de manobrabilidade por 45 minutos, tornando-se o único Pucará a voar em céus ingleses. Durante os testes, o agora ZD485 foi pilotado principalmente pelos S/Ldr (*Squadron Leader*, ou líder de esquadrão, equivalente a capitão-aviador no Brasil) do A&AEE Russel Peart e Tony Banfield.



IMAGEM 2: o Pucará A-515 sendo inspecionado no aeroporto de Stanley pelos britânicos, incluindo membros do Departamento de Inteligência Técnica Aérea do Ministério da Defesa, enviados de Londres (Foto: John Davis/The Aviation Historian Magazine).

Em 9 de maio, pilotado pelo S/Ldr Banfield, realizou dois testes, o de pilotagem assimétrica (simulação de aeronavegabilidade quando em regime de potência assimétrica entre os motores) e reinicialização do motor em voo, num total de uma hora e cinquenta minutos. No dia 13 realizou um voo de uma hora e meia para Larkhill.

No dia 19 de maio, realizou avaliação de pilotagem por uma hora e quinze minutos. No dia seguinte realizou testes de pouso e decolagem em pista de grama por quarenta minutos, com repetição dos testes na grama no dia 3 de junho de 1983, somando mais quarenta minutos de voo. Dia 7 foram realizados mais dois voos que incluíram mais testes em grama, totalizando 90 minutos.

Em 10 de junho realizou avaliação de decolagem e pouso por 35 minutos, com o S/Ldr Peart no comando. E no dia 11 realizou um voo de cinco minutos na abertura das demonstrações aéreas da ETPS (*Empire Test Pilots' School*) daquele ano.

No dia 23 de junho tiveram início as avaliações de combate, realizando ataques simulados contra o sistema de mísseis antiaéreos Rapier por uma hora. Dia 27, avaliação de combate um contra um (1v1) contra um helicóptero Puma por 45 minutos, realizando teste semelhante contra um Sea King no dia seguinte. Em 7 de julho realizou testes de ataque em baixo nível por 40 minutos.

Em 11 de julho realizou um voo de uma hora e dez minutos para participar do Air Day na RNAS (*Royal Naval Air Station*, Real Estação Aeronaval) de Yeovilton, onde participaria de testes de combate aéreo nos dias seguintes.



IMAGEM 3: o FMA IA-58A Pucará ZD485 da RAF, anteriormente designado A-515 na Fuerza Aérea Argentina, sobrevoando Boscombe Down em 17 de junho de 1983 (Adrian M. Balch Collection).

No dia 12 de julho realizou avaliação de combate dissimilar contra dois F-4 Phantom por uma hora e dez minutos. Dia 18, realizou combate aéreo simulado contra um Sea Harrier (XZ459) do esquadrão 899 pilotado pelo F/Lt (*Flight Lieutenant*, tenente de voo, equivalente a primeiro-tenente no Brasil) David Morgan, o piloto britânico de maior sucesso na Guerra das Falklands/Malvinas, na qual abateu dois caças e um helicóptero argentinos e auxiliou no abate de outro helicóptero.

Em 21 de julho ele chegou à base RAF Greenham Common para avaliação de desempenho, onde participou em exibição estática do *International Air Tattoo* de 1983 nos dias 23 e 24. Retornou à Boscombe Down dia 25, fazendo uma aterrissagem na grama após um voo de 20 minutos. Encerrando os testes, totalizou pouco mais de 25 horas de voo na Inglaterra.

No dia 9 de setembro de 1983, chegou voando ao RAF Museum de Cosford, algo que poucos aviões que lá estão fizeram. Mas somente em 3 de agosto de 1998 o Ministério da Defesa transferiu a posse do A-515/ZD485 para o museu, onde foi pintado com a camuflagem clara que usava antes da guerra. Hoje ele repousa perto de aeronaves de outras guerras que tiveram destino semelhante ao seu.



IMAGEM 4: o Pucará A-515 no RAF Museum em Cosford, Inglaterra (Foto: Alan Wilson/CC BY-SA 2.0).

REFERÊNCIAS

DUNNEL, Ben. *Flying the Pucará, The Boscombe Down Verdict*. The Aviation Historian nº 8, p. 20-31, julho de 2014. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0BwdKnOPrXKhxRllrdmV1YUVDO2M/view>.

ROYAL AIR FORCE MUSEUM. *FMA 1A 58 PUCARA A-515/ZD485/9245M*. 2014. Disponível em: <https://www.rafmuseum.org.uk/documents/collections/83-AF-1159-FMA-Pucara.pdf>.

***Cristiano Oliveira Leal** é aficionado em história e aviação militar desde a infância, iniciando suas primeiras pesquisas ainda na adolescência. Após o serviço militar no 2º Regimento de Cavalaria Mecanizada, cursou graduação em História na Unisinos, período em que passou a estudar Teoria Militar e estagiou durante um ano no Museu Militar do Comando Militar do Sul. Realizou pesquisas em alguns dos principais museus militares britânicos, em especial os da Royal Air Force. É titulado Especialista em História Militar pela Unisul.