



CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DEL EJÉRCITO

MEMORIA HISTÓRICA DEL CONFLICTO BÉLICO DE LA CORDILLERA DEL CACHOR EN EL AÑO DE 1981. EL SERVICIO AÉREO DEL EJÉRCITO ECUATORIANO.

Mayo. de A. de E. Francisco Andrade

Piloto helicóptero Super Puma.

NACE UNA LEYENDA Y UNA HISTORIA DE HEROISMO

La presencia de la Aviación del Ejército en la Cordillera del Cachor, se encuentra ligada directamente a la historia de la defensa de la integridad territorial, especialmente enfocada en esta zona limítrofe de nuestro país que; luego de sufrir en 1941, la afrenta internacional no solo del vecino país del Perú sino también de todos los países del Grupo de Río, y demás organismos internacionales que minimizaron la posición política del Ecuador y no pudieron exigir al país agresor, se respete los límites que por todas las cédulas históricas y “*Estatus quo*” se habían ya reconocido entre los dos países vecinos.

En 1978, en el destacamento Cachor Mirador, en una de sus picas que van hacia el sur; se realiza un ataque alevoso, traicionero y bajo ningún pretexto militar. Una patrulla del ejército peruano dispara de forma sorpresiva a soldados ecuatorianos, que se encontraban transitando en este camino improvisado en la meseta alta del Cachor, prácticamente en actividades administrativas. Esto produjo una situación de alarma inmediata para que se realice el refuerzo con personal y armamento a este puesto de avanzada militar. La presencia de la Aviación del Ejército se ve reflejada de forma casi inmediata con la operación del helicóptero Bell - 214 de matrícula E-451 pilotado por el teniente Fernando Fiallo, quien de manera efectiva y eficiente cumple varias misiones de abastecimientos y transporte de personal para reforzar el dispositivo defensivo de ese destacamento; dejando así el nacimiento de un legado de heroísmo protagónico para nuestra arma.

A mediados de 1980, siendo comandante del entonces Servicio Aéreo del Ejército, el teniente coronel Nelson Herrera Nieto y, luego de que el comandante de batallón Zamora, recibiera la orden en los primeros meses del año de realizar la materialización de los destacamentos adelantados de Paquisha, Mayaicu y Machinaza Alto, y posterior firma del contrato de trabajo con la empresa ESMETAL, se destacan helicópteros Bell - 214 de matrícula E-451 y E-452 para que apoyen las tareas de transporte de material de construcción y personal de trabajadores que edificarán los mismos.

Estas dos aeronaves no ingresaron de forma conjunta, si no que trabajaban por periodos de tres semanas a un mes y se intercambiaban de forma temporal, es de recordar también que los relevos del personal militar que cumplía su servicio de destacamento se lo realizaba casi a los tres meses y, aprovechando los helicópteros se los abastecía cada mes. La salida hacia el Grupo Aéreo en el sector de la Shell para el mantenimiento, inspecciones y boletines técnicos que les tocaba aplicar a estos helicópteros eran obligatorias, lo que servía para realizar el relevo de las tripulaciones y técnicos, todo esto teniendo como bases de operaciones a los batallones “Zamora” y “Gualaquiza”.

Pilotos de estas históricas máquinas que rotaron en estos relevos y apoyaron en este tipo de operaciones de vuelo, se puede nombrar con grados de aquella época a los señores capitanes Fernando Fiallo, Patricio Muñoz, Jorge Zurita, Eduardo Estrella, entre otros distinguidos señores oficiales del Ejército Ecuatoriano.

Para el mes de octubre de 1980, el mando del Servicio Aéreo del Ejército cumpliendo la orden del escalón superior y, con la intención de realizar la entrega física y ceremonial de los destacamentos en febrero de 1981 al presidente de la República del Ecuador, Abg. Jaime Roldós Aguilera; destaca un helicóptero LAMA SA315B de matrícula E-315 de forma permanente para que entre las dos aeronaves se pueda avanzar de manera más rápida con la obra en curso.

Es así que, para las primeras semanas del mes de enero de 1981 se encontraban como tripulaciones de vuelo en estos helicópteros los capitanes Fernando Fiallo y Eduardo Estrella en el BELL 214 E-451 y el Capitán Cesar Ubilla en el LAMA SA315B E-315, cumpliendo las misiones detalladas anteriormente y, casi finalizando las labores de apoyo a la construcción de los destacamentos; ya que, los vuelos que realizaban eran complementarios para verificar la finalización, inspección de las obras y llevar varios abastecimientos.

El día 20 de enero de 1981, dentro de la rotación normal de las tripulaciones, releven los capitanes Cesar Ubilla, piloto saliente y el teniente Víctor Hugo Valencia, piloto entrante del LAMA E-315, cruzando las consignas necesarias de la labor que se realizaba y presentándose ante el teniente coronel Miguel Zaldumbide, comandante del Batallón de Selva 103 "ZAMORA".

Como detonante del conflicto bélico de Paquisha, se produce en la participación directa y objetiva del Servicio Aéreo del Ejército Ecuatoriano; siendo el 22 de enero de 1981, el teniente de comunicaciones Víctor Hugo Valencia, piloto del Ejército del Ecuador, sale desde el batallón "Zamora", sin saber que sería su último vuelo, su vuelo a la grandeza para grabar su nombre en los libros de historia militar ecuatoriana.

A las 09:00 am, con unas condiciones meteorológicas favorables, visibilidad horizontal de más de 10 kilómetros, pocos claros azules que dejaban brillar un sol esperanzador y con una neblina tenue y misteriosa, a la vez peinaba los altos de la Cordillera del Cóndor; la orden y misión de vuelo fue hasta ese punto sencilla, el teniente Valencia estaba acompañado por dos oficiales, el subteniente de

artillería Edwin Montoya, orgánico de la unidad, y el mayor de infantería Galo Monteverde, delegado de la Comandancia General del Ejército Ecuatoriano, quien iba a tomar las fotos de las obras realizadas, junto a ellos dos colonos y los abastecimientos necesarios. Se elevaron en dirección hacia Mayaicu nuevo, bajaron los dos colonos y los abastecimientos, se tomaron las fotografías y se recibió el primer parte de que un helicóptero peruano pretendió aterrizar en ese destacamento. Luego se desplazaron a Machinaza Alto a desarrollar las mismas actividades y existió también la presencia de aeronaves peruanas. Por la radio HF se escuchó que en el puesto de Paquisha, los vuelos de helicópteros peruanos fueron más desafiantes. El vuelo se torna tenso y los oficiales salen hacia ese punto para verificar los partes que se escuchaban.

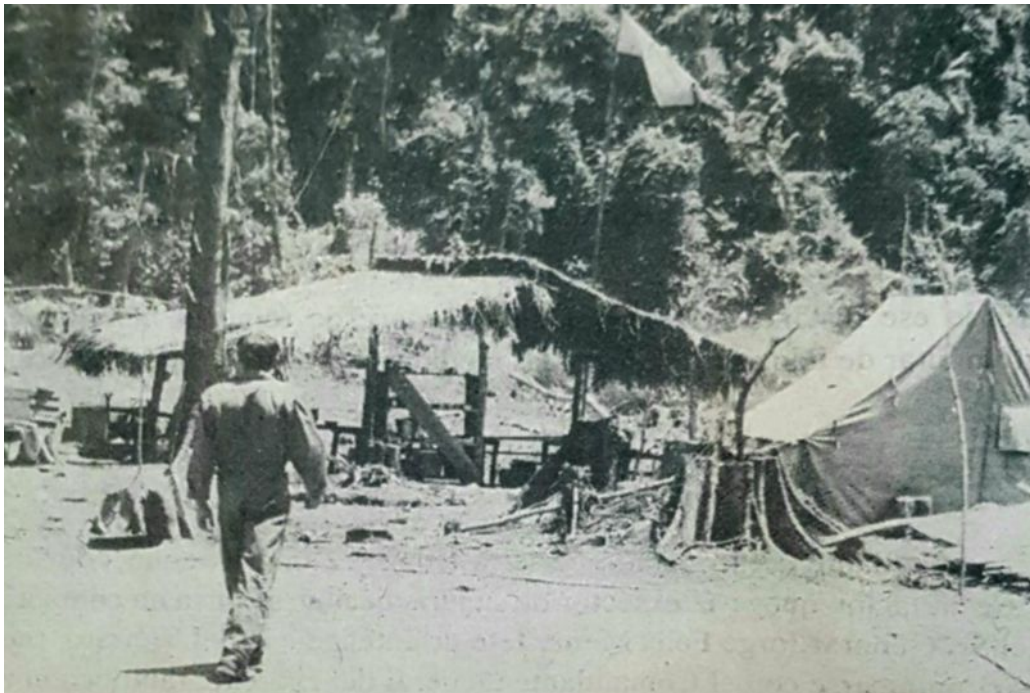


Fig. 1. Teniente Víctor Hugo Valencia en Paquisha, el 22 de enero 1981, minutos después sería herido en su cabeza.

Fuente: Fotografías de propiedad coronel (S.P.) Galo Monteverde

Aproximadamente a las 11:20 arriban al destacamento de Paquisha, se apaga la turbina Artouste 3B de casi 560 caballos de fuerza de potencia misma que produce un sonido ensordecedor; los ocupantes con el piloto bajan de la aeronave para realizar las actividades planificadas, se toman las fotografías del destacamento y sus nuevas instalaciones, y en medio del silencio de la selva aparece un helicóptero MI -8 del vecino país, realizando fuego rasante a las instalaciones. El personal con audaz movimiento ocupa sus posiciones de cobertura, la proporción de fuego fue completamente desigual, los heroicos fusiles ecuatorianos 7,62 mm. contra municiones 0. 50 inch. de una ametralladora montada en la puerta del helicóptero .

La valentía del teniente Valencia animó a los soldados a repeler el ataque, "disparen, disparen, disparen...!", gritaba, a la vez que se deslizaba una trinchera, tomando el arma de dotación a un conscripto y sale a repeler al ataque enemigo con tan solo el fusil y su overol de vuelo; ingresa a una posición de tiro junto con el mayor Monteverde y apuntando su fusil hacia una tercera pasada que realizaba el MI-8, la munición enemiga impacta en la cabeza del joven oficial piloto, quien cae en una pequeña quebrada ensangrentada y aparentemente muerto.

El mayor Monteverde organiza la defensa del destacamento, el subteniente Montoya por la radio trató de localizar ayuda al ver que el cuerpo del oficial que parecía moverse. La comunicación es recibida por el capitán piloto Eduardo Estrella copiloto del BELL 214 E-451, quien con el capitán Fernando Fiallo piloto al mando se encontraban recién decolando hacia el sector de la SHELL y deciden retornar en primera instancia hacia Zamora y con una patrulla de 11 hombres, hacia el destacamento de donde se evacuó al oficial herido, salvando la vida del primer héroe nacional de este conflicto bélico.



Fig. 2 Helicóptero LAMA SA315B de matrícula E-315 que operó desde 1980 en el sector de conflicto.

Fuente: Fotografías de propiedad coronel (S.P.) Galo Monteverde.

MATERIAL AEREO DISPONIBLE QUE OPERÓ EN 1981 LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO Y MISIONES QUE CUMPLIERON.

ALA FIJA (AVIONES):

- Avión monomotor Pilatus Porter PC-6, más conocido como la Machaca, origen suizo, cumplió misiones de transporte de personal, abastecimientos y traslado de los mandos del ejército desde la Shell hacia el sector de conflicto.
- Avión bimotor Arava T-201, avión insignia del oriente ecuatoriano, de origen israelí cumplió misiones de transporte de personal, autoridades y abastecimientos entre Shell, Loja, Gualaquiza durante el conflicto, y en primera instancia fue dislocado como avión de apoyo aéreo aproximado con lanzacohetes de 70 mm. montados en sus alas.
- Avión bimotor de transporte pesado Buffalo DHC-115, de características STOL, operó desde Quito hacia la Shell, Gualaquiza y sobrevoló el área del conflicto en varias misiones de lanzamiento de Paracaidistas, lanzamientos de fardos y transporte de soldados al área de operaciones.

ALA ROTATORIA (HELICÓPTEROS):

- Helicóptero monomotor Lama SA315B de origen Francés, participó desde meses antes del inicio del conflicto hasta su finalización, con gran capacidad de carga interna, en canastas y carga externa, pudiendo llevar hasta su propio peso en carga al gancho.
- Helicóptero monomotor Gazelle SA342L, de origen Francés, aeronaves nuevas, tenían menos de un año de llegados al Ecuador, participó cumpliendo misiones de reconocimiento, de comando y control, transporte de personal y abastecimientos.
- Helicóptero monomotor Bell 214, de origen americano con mayor capacidad de carga, casi considerado un helicóptero mediano podía cargar hasta ocho soldados armados y equipados, cumplió misiones de reconocimiento, transporte de personal y abastecimientos, evacuación aeromédica, vuelo nocturno, carga externa, entre otros.

DISPOSITIVO MILITAR DESPLEGADO POR EL SERVICIO AEREO DEL EJERCITO (S.A.E.).

Una vez emitida la alerta respectiva, y en los diferentes escalones de alistamiento, la Aviación del Ejército organiza sus fuerzas para poder brindar doctrinariamente un apoyo general a toda la Fuerza Terrestre, en su empleo de la defensa del territorio nacional. Para esto, la capacidad operativa se encontraba en un nivel muy bajo de medios aéreos y tripulaciones, en la parte operativa normal los pilotos debían volar en muchas ocasiones aviones y helicópteros para solventar el cumplimiento de las misiones asignadas al S.A.E.

Se organiza y se divide el material aéreo, para cubrir tres frentes de acuerdo a las necesidades operativas del Ejército:

- Un primer frente que actuó directamente en la provincia de Zamora Chinchipe, en el sector focalizado del enfrentamiento bélico, formando un escuadrón de helicópteros livianos no artillados como parte del Agrupamiento Táctico "Cóndor" a partir del 06 de febrero; tipo Gazelle SA342L, Bell 214 y Lama SA315B que hizo base en el batallón "Zamora" inicialmente y en el sector de Mayaicu Bajo como área de reunión avanzada, ingresaron a operaciones progresivamente un total de seis aeronaves que rotaron en sus entradas a partir del 30 de enero hasta el 15 de febrero estuvieron presentes en el área del conflicto. Los helicópteros Gazelle fueron destacados progresivamente desde la base en La Balbina, plaza de los helicópteros del Grupo Aéreo "Pichincha", donde ocho unidades llegaron de Francia sin armamento y las tripulaciones estaban realizando la transición a estos nuevos aparatos, dualidad que ingresó al sector de operaciones para bautizarse en operaciones reales de empleo, inclusive algunos pilotos que aún no terminaban el curso de vuelo en este material. En estas aeronaves se incorporaron como pilotos, el capitán Galo Cárdenas, teniente Marco Guerrero, teniente Milton Martínez, subteniente Sergio Platonoff, entre otros.
- Un segundo frente hizo base en la provincia de Loja, la población de La Toma, en el aeropuerto de Catamayo, en primera instancia la conformaron dos aviones Arava que contaban con artillería en sus alas de cohetes de 70 mm., que se desplegaron del Grupo Aéreo Pastaza, y podían cumplir misiones de aproximación de tropas de unidades de la costa, transporte de personal, insumos, pertrechos desde la Shell; al poco tiempo uno de estos aviones tuvo que retornar a su base de origen por situaciones técnicas, quedando avión ARAVA en línea de vuelo permanente en este aeródromo al mando del capitán Salinas.
- Un tercer frente se encontraba en la zona del interior en el aeropuerto Mariscal Sucre de la ciudad de Quito, se materializó únicamente con el avión Buffalo, al mando del teniente coronel Fausto Zurita y su tripulación cumplían las misiones de transporte de personal militar de la Brigada de Fuerza Especiales en caso de requerirse en cualquier punto de la frontera sur, de igual forma, armamento e insumos logísticos hacia Catamayo, para brindar apoyo al sector del conflicto, y también como fuerza de reacción para desarrollar operaciones especiales mediante el lanzamiento de paracaidistas.



Fig. 3 Helicóptero Bell 214 AEE 451 que participó directamente en el conflicto, en la foto está realizando los abastecimientos a los diferentes destacamentos en el año 1981.

Fuente: Fotografías de propiedad del teniente coronel (S.P.) Eduardo Estrella.

OPERACIONES PRINCIPALES CUMPLIDAS DURANTE EL CONFLICTO DE PAQUISHA

- 22 de enero – helicóptero Bell E-451. Misión de transporte de la primera patrulla de combatientes, a las 12:15, aproximadamente 15 Soldados armados y equipados hacia el destacamento de Paquisha recién atacado, posterior al rescate del teniente de comunicaciones piloto Víctor Hugo Valencia, quien fue evacuado del destacamento de Paquisha y llevado al batallón y de ahí directamente al hospital de Zamora, aterrizando en un terreno aledaño a la casa de Salud, donde fue recibido por los médicos y enfermeros de planta. Este vuelo fue pilotado por el capitán Fernando Fiallo y el capitán Eduardo Estrella.
- 22 de enero - Helicóptero BELL E-451. Misión de transporte de personal militar de refuerzo a las 14:00 desde el Batallón Zamora hacia el Paquisha nuevo, patrulla de 11 hombres en vuelo directo a defender el destacamento que sufrió el ataque enemigo.
- 22 de enero - helicóptero Bell E-451. Misión de evacuación aeromédica del teniente piloto Víctor Hugo Valencia a las 17:30, (posterior retorno en vuelo nocturno visual a Zamora a las 19:00), desde la ciudad de Zamora hacia la ciudad de La Toma en el aeropuerto de Catamayo, donde le esperaba un avión para trasladarlo al Hospital Militar en Guayaquil.
- 22 de enero - helicóptero Lama E-315. Misión de evacuación del helicóptero Lama E-315, en el destacamento de Paquisha fue alcanzado por munición enemiga en su tanque de combustible, desde ese punto hacia el batallón Zamora, fue piloteado por capitán Estrella; el helicóptero continuó volando durante el conflicto al mando del capitán Wilson Arciniegas.
- 24 de enero - avión DHC115 BUFFALO AEE-301. Misión de transporte de personal del Grupo de Artillería "Atahualpa", desde Salinas a La Toma a las 17:30 en el que se embarcó el ahora héroe cabo segundo Nicanor Quiroz y sus compañeros de la ametralladora múltiple 0,50 Inch.

- 25 de enero - avión DHC115 Buffalo AEE-301. Misión de lanzamiento de 24 comandos, paracaidistas de banda en la zona de conflicto, decolando de Quito a las 04:30 y a las 05:30 antes del amanecer ya estaban sobre el área de conflicto, en el sector del río Nangaritza, se presentó dificultad en la ejecución de la misión por las malas condiciones meteorológicas, ya que no se tenía contacto visual con la zona de lanzamiento, pero aun así lo hicieron.
- 23, 24, 25, 26, 27 de enero - helicópteros Bell E-451 y Lama E-315. Misión de transporte de personal y abastecimientos a los destacamentos de Paquisha, Mayaicu y Machinaza para reforzar su dispositivo defensivo y reconocimientos del área de operaciones.
- 25 de enero – helicóptero Bell E-451. Misión de transporte con carga al gancho de una pieza de artillería antiaérea desde Zamora hacia Paquisha, ametralladora múltiple de 0.50, municiones y tropa de artillería para operar el armamento.
- 27 de enero – helicóptero Lama E-315. Misión secreta de transporte de un mensajero especial desde Zamora hacia Paquisha a las 04:30; con información secreta de las diferentes interceptaciones realizadas que contenían las intenciones que realizarían los siguientes días, así como los códigos que se deberían aplicar en las comunicaciones internas, nominativos y bautizos de la carta.
- 28 de enero - helicóptero Bell E-451. Misión de evacuación de heridos desde Paquisha hacia Zamora, a las 17:45, no se puede cumplir en su totalidad por presencia de helicópteros artillados peruanos; no se puede sacar el cuerpo del cabo segundo Nicanor Quiroz que había caído a lado de su ametralladora múltiple.
- 29 de enero – helicóptero Bell E-451. Misión de evacuación de los soldados heridos y caídos en Paquisha durante el ataque del día 28.
- 01 de febrero – helicóptero Lama E-315. Misión de traslado de 2 miembros de tropa nativos con motosierras y viveres para buscar y auxiliar a las patrullas del capitán Brito y del teniente Narváez que estaban replegando, dejándolos en una garganta que da a la parte oriental de la Cordillera del Cóndor, desde donde se divisaba el destacamento de Paquisha bombardeado.
- 06 de febrero. Se incorporan al Agrupamiento Táctico “Cóndor” los helicópteros Gazelle del Servicio Aéreo del Ejército.
- 07 de febrero. Primera misión asignada a un helicóptero Gazelle, para reactivar las líneas de comunicaciones entre los destacamentos bombardeados que han perdido sus canales y líneas de comunicación a las bases.
- 13 y 15 de febrero. Misión de transporte de observadores militares internacionales al subsector de Machinaza.
- 15 de febrero hasta los primeros días de marzo de 198. Se cumplieron misiones de reconocimiento, abastecimiento, transporte de autoridades militares, comando y control, transporte de periodistas, entre otras.
- 24 de Febrero - helicóptero Lama E-315. Misión de reconocimiento y transporte de periodistas ecuatorianos para verificar e informar a la prensa internacional, el cumplimiento del cese al fuego en el Límite Político Internacional (L.P.I.) del sector en conflicto, entre los que se cuenta al Licenciado Diego Oquendo, donde la tripulación de la aeronave y el periodista alcanzan a observar un emplazamiento de misiles en un puesto de observación peruano, ubicado al costado oriental de la Cordillera del Cóndor, debiendo abandonar el sector por el peligro que representaba ese armamento.
- 20 de marzo- helicópteros Gazelle, Lama y Bell. Las unidades militares empiezan su desmovilización progresiva una vez finalizado el conflicto.



Fig. 4 Aviones Arava del Ejército ecuatoriano en el conflicto bélico de la Cordillera del Cóndor.

Fuente: Fotografía de colección del mayor Francisco Andrade.

Así se cubrió de gloria el Servicio de Aviación del Ejército, cumpliendo con profesionalismo y valor las misiones asignadas en el conflicto bélico de la Cordillera del Cóndor del año 1981, escribiendo el lema en los libros de la historia militar, el cual será el presagio para el conflicto del año 95:

"PAQUISHA, MAYAICU Y MACHINAZA...VOLVEREMOS..."

El relato se sustenta en consulta y testimonios de:

- General de brigada Cesar Ubilla
- General de brigada Wilson Arciniegas
- Coronel Fernando Fiallo
- Teniente coronel Eduardo Estrella
- Libro rojo "Tradiciones e Historia de la Aviación del Ejército".
- Relatos escritos y fotografías del mayor Galo Monteverde