

# LA FLOTA DE MAR EN LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR. SU ACTUACIÓN POSTERIOR AL 2 DE ABRIL DE 1982

CARLOS A. COLI

Mucho se ha escrito de la actuación de la Flota de Mar en la operación de recuperación de las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982. El Centro Naval en su *Boletín* le dedicó muchas páginas a este evento, especialmente en el número 748, donde particularmente el Contraalmirante IM D. Carlos A. C. Busser, como Comandante de la Fuerza de Desembarco, hizo un detallado relato de los antecedentes y desarrollo de esa operación. Es evidente que el cumplimiento de la misión, por parte de la Fuerza de Tareas Anfibia al mando del Contraalmirante D. Walter Allara, se alcanzó con todo éxito, especialmente si se tienen en cuenta los condicionamientos que existían de efectuar una operación en lo posible incruenta y respetando los bienes materiales de los habitantes, aspectos que se cumplieron sin que merecieran objeciones.

Hasta aquí se había cumplido lo planificado, que era la recuperación de las Islas, pero quedaba una gran incertidumbre sobre las operaciones que devendrían en caso de que el Reino Unido decidiera emplear el poderío de sus Fuerzas Navales para volver a retomarlas. Quizás un adelanto de sus claras intenciones lo constituyó el hecho, conocido después de la terminación de la guerra, que a fines de marzo, es decir varios días antes que se produjera el desembarco argentino en las Malvinas, fue destacado desde su base de Gibraltar un primer submarino nuclear, como avanzada de lo que luego sería la gran flota que actuó en el Atlántico Sur en los meses de mayo y junio, para terminar reocupando nuevamente las Islas el 14 de ese último mes.

Resulta evidente que si a fines de marzo, antes del desembarco argentino, ya destacaron un submarino nuclear, que teóricamente no podía ser retirado de las fuerzas de la OTAN (Organización del Tratado del Atlántico Norte), en época aún de la Guerra Fría, es porque disponían información de inteligencia sobre el alistamiento y zarpada de la Flota de Mar argentina y que además contaban con la pertinente autorización para retirar la unidad nuclear y empeñarla en una operación particular del Reino Unido y fuera del empleo de las fuerzas de la OTAN.

*El Capitán de Navío VGM (R) Carlos Alberto Coli ingresó a la Escuela Naval en 1952.*

*Cursó la Escuela de Aplicación y la Escuela de Guerra Naval.*

*En 1979 fue destinado a Francia a cargo de la inspección de la construcción de la corbeta ARA Granville, la que trasladó al país ejerciendo su comando en 1981.*

*Comandó el aviso ARA Gurruchaga, y la fragata ARA Libertad en su XXI viaje de instrucción.*

*Durante la Guerra de las Malvinas se desempeñó como Jefe de Operaciones de la Fuerza de Tareas Anfibias en la Operación Rosario y en las acciones posteriores de la Flota de Mar. Fue Jefe del Servicio de Armas y Jefe de Operaciones del Comando de Operaciones Navales.*

*En 1989 pasó a retiro voluntario y se desempeñó como asesor a la Fuerza Naval Antártica y como Jefe de la División Antártida del Estado Mayor Conjunto.*

*Es miembro del Comité de Estudios Antárticos del Consejo Argentino de Relaciones Internacionales y autor del libro La Armada Argentina en la Antártica, tomos I y II.*

*Fue condecorado con la medalla de Combatiente en Malvinas otorgada por el Honorable Congreso de la Nación.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 816**

Enero/abril de 2007

Recibido: 30.11.2006

Como se verá más adelante, la utilización en la reocupación de las Malvinas de ese submarino nuclear y hasta cuatro más fue lo que condicionó especialmente el balance de fuerzas navales, negando la actuación, bajo el punto de vista de la aceptabilidad, de la Flota de Mar en las operaciones posteriores al 2 de abril.

Finalizada la Operación Rosario, la unidades de la Flota de Mar, como estaba previsto, iniciaron su repliegue a su base de Puerto Belgrano para reabastecerse, reparar averías, especialmente en los antiguos destructores y el buque tanque, quedando sólo en Puerto Argentino la corbeta ARA *Granville*, a efectos de apoyar la instalación de los equipos de comunicaciones en el Apostadero Naval Malvinas, zarpando de regreso también el 5 de abril.

En esa semana de permanencia en puerto, de acuerdo con las noticias que se tenían de las rápidas zarpadas de los buques ingleses, desde sus distintas bases al giro que iban tomando los acontecimientos y el desarrollo de las acciones diplomáticas, se comenzaron a planificar las posteriores operaciones en que podría actuar la Flota de Mar, basándose en la instrucciones emitidas por el Escalón Superior, la situación internacional y regional, particularmente con la República de Chile y teniendo en cuenta las capacidades del enemigo.

Es de destacar que, para este último punto, nuestra doctrina establece que para la planificación el Jefe de Inteligencia estudia los medios con que cuenta el posible enemigo, su estado de alistamiento y en lo posible el adiestramiento de su personal para el uso correcto de los mismos, pero no tiene en cuenta las intenciones que pueda tener ese posible enemigo para la utilización o no de los medios a disposición. Aquí puede surgir a prima facie una aberración doctrinaria que es pensar que los submarinos nucleares no serían empleados en el Atlántico Sur, por estar destinados a actuar dentro del ámbito de la OTAN.

No fue éste el caso de las capacidades presentadas en la planificación para las operaciones posteriores de la Flota de Mar que tuvieron en cuenta a esos poderosos submarinos pero quedan dudas sobre la real aceptación, por parte del Comandante, que no estaba del todo convencido de que el Reino Unido pudiera retirar del Atlántico Norte esos submarinos para llevarlos al sur. Es bastante lógico que así fuera, pues el Contraalmirante Allara venía de ser en los dos años anteriores el Jefe de la Comisión Naval en Europa con sede en Londres y conocía muy bien la problemática de la OTAN, y la contribución inglesa a la constitución de sus fuerzas navales.

No obstante en las capacidades del enemigo para la planificación se tuvieron en cuenta su existencia y así se presentaron:

### **Capacidades de la Fuerza Expedicionaria Inglesa**

Dos portaaeronaves (*Hermes* e *Invincible*), dos destructores clase County, tres destructores tipo 42, tres destructores tipo 32, tres fragatas tipo Leander, cuatro fragatas tipo 12, dos fragatas tipo 21, tres submarinos nucleares tipo Swiftswe, dos submarinos convencionales tipo Oberon, dos buques de asalto tipo Intrepid, dos buques de desembarco logístico tipo Sir Lancelot, tres petroleros de flota, dos buques de reabastecimiento y dos transportes. Su grupo aéreo podía tener hasta 20 aviones Sea Harrier y 10 Harrier, 42 helicópteros Sea King y/o Wessex, 12 Sea Lynx y 7 Wasp.

Estas unidades le daban capacidad para asegurar su defensa aérea y obtener la superioridad aérea sobre Malvinas; en virtud de ambas, tener adecuada libertad de acción para sus unidades de superficie y su fuerza de desembarco, al minimizar la interferencia aérea propia y capacidad de desembarcar por helicópteros hasta 1.000 hombres o su equivalente de carga de 100 toneladas en una noche.

Esta primera apreciación de inteligencia si bien estuvo bastante acertada en cuanto a los buques de guerra que formaron realmente la fuerza inglesa, no podía tener en cuenta todavía la utilización de gran cantidad de buques petroleros (10), cisternas (6) y auxiliares (remolcadores, ambulancias, de pasajeros para transporte de tropas, roll on roll off, cargueros, etc.) en general de la marina mercante que elevó la suma total de unidades que intervinieron a 112.

Este número contrastó fuertemente con las unidades disponibles de la Flota de Mar argentina, que en base a lo cambiante de la situación estableció una organización flexible que permitiera responder mínimamente a cada una de las posibles acciones del/o los enemigos. Para ello se dividió a la Flota de Mar (Fuerza de Tareas 79) en tres grupos de tareas:

### **Flota de Mar (Fuerza de Tareas 79)**

**G.T. 79.1:** un portaaviones (ARA *25 de Mayo*) con su grupo aeronaval embarcado: 8 aviones Skyhawk A4Q, 4 aviones Traker S2E, 2 aviones Traker S2A, 3 helicópteros H 3 Sea King y 3 helicópteros Al 03, Alouette, un destructor misilístico tipo 42 (ARA *Santísima Trinidad*), tres corbetas misilísticas (ARA *Drummond*, *Guerrico* y *Granville*) y un petrolero de YPF (*Campo Durán*).

**G.T. 79.2:** un destructor misilístico tipo 42 (ARA *Hércules*), dos destructores tipo Summer y Gearing (ARA *Py* y *Seguí*) y un buque tanque (ARA *Punta Médanos*).

**G.T. 79.3:** un crucero (ARA *General Belgrano*), dos destructores tipo Summer (ARA *Piedrabuena* y *Bouchard*) y un petrolero de YPF (*Puerto Rosales*).

La misión que se le asignó (quizás un poco optimista, teniendo en cuenta el desbalance de fuerzas) fue: desgastar, neutralizar o destruir, en oportunidad favorable, unidades del enemigo, a fin de contribuir a consolidar la zona insular reconquistada, impedir su recuperación por el oponente y apoyar las acciones del Gobierno Militar.

Para cumplir esta misión, se eligió un modo de acción en el cual la Fuerza se dirigiría a ocupar posiciones relativas favorables dividiéndola en dos líneas de acción; una compuesta por los G.T. 79.1 y 79.2 en cercanías del golfo de San Jorge y el G.T. 79.3 en proximidades a la Isla de los Estados. Este último grupo, atendiendo no sólo las acciones de la flota inglesa, sino también resguardando el flanco sur, actuando como disuasivo en el marco regional, ya que no había seguridad con respecto a las intenciones por parte de los vecinos trasandinos en el caso de un empeñamiento de la flota argentina con los ingleses. La intención era mantenerse en esas posiciones a la espera de que la evolución de la situación política y militar indicara el momento oportuno para redesplegarse y ejecutar las acciones ordenadas.

Aquí es conveniente hacer una aclaración con respecto al adiestramiento de la flota argentina. En efecto, dada la época del año en que se precipitaron los acontecimientos, aquél no había alcanzado un nivel óptimo, por lo que en los primeros días y mientras las unidades se desplazaban para ocupar esas posiciones, para encontrarse en condiciones de cumplir la misión asignada, ejecutaban ejercitaciones de tiro, operaciones con aeronaves y antisubmarinas, simulacros de acciones de superficie, de comunicaciones, de guerra electrónica, lanzamiento de misiles, etc., incluyendo, por primera vez, ejercitaciones conjuntas con aviones de la Fuerza Aérea.

Cabe destacar el empeño, espíritu de sacrificio y deseos de superación evidenciados por las planas mayores y tripulaciones de las unidades de la Flota que permitió que la misma alcanzara en ese corto lapso, en forma acelerada, un nivel de adiestramiento aceptable.

Por otro lado, durante estas ejercitaciones comenzaron a notarse algunas falencias en el estado de funcionamiento de las unidades que luego influirían notoriamente en las acciones posteriores al 1° de mayo. Entre las más importantes se pueden nombrar:

1. Portaaviones *25 de Mayo*: el estado de su sistema de propulsión le permitía sólo alcanzar una velocidad máxima de 18 nudos, exigua para el lanzamiento de algunos aviones. Por otra parte, al tener sus ascensores como parte de la cubierta de vuelo, cuando éstos eran usados para izar o arriar aviones al hangar, quedaba inutilizada para el lanzamiento o recuperación de aviones. Las frecuentes averías en los motores de los Tracker obligaban a bajarlos al hangar para su reparación y luego izarlos a la cubierta de vuelo para su prueba (maniobra que estaba prohibido realizarla dentro del hangar), por lo que mantenía durante bastante tiempo inutilizada la cubierta de vuelo, en especial para el lanzamiento de los interceptores listos en cubierta A4Q, para el caso de un ataque aéreo del oponente.
2. Los destructores *Summer* y *Gearing*, remanentes de la Segunda Guerra, también tenían averías en sus plantas propulsoras, que obligaban a veces a quitarlos de una cortina y/o disminuir la velocidad de la formación. A altas velocidades su consumo de combustible obligaba a reabastecerlos aproximadamente cada 48 hs.
3. El reabastecimiento entonces, bastante frecuente de las unidades, debía hacerse con los tres petroleros, de los cuales sólo el *Punta Médanos*, también limitado en su velocidad por frecuentes averías en su planta propulsora, podía entregar combustible a más de un buque a la vez. Los otros dos pertenecientes a YPF, mercantes de poca velocidad, tenían sólo una estación de entrega por la popa. Resumiendo, el reabastecimiento de las unidades era frecuente y complicado lo que originaba que la Fuerza pasara mucho tiempo efectuando esta maniobra que vulneraba la seguridad antisubmarina y antiaérea

Esta limitación de orden logístico era particularmente determinante en forma negativa para la planificación de cualquier operación a realizar al este de las Malvinas. Si bien los destructores tipo *Hércules* y las corbetas tipo *Drummond* no necesitaban ser reabastecidos con tanta frecuencia, cualquier operación más allá del meridiano de las Malvinas, requeriría por lo menos un reabastecimiento al regreso, con lo que sería necesario destacar un petrolero a un punto muy peligroso para un buque de lento andar y sin armamento para su defensa, máxime si se trataba de un buque de YPF, con tripulación civil.

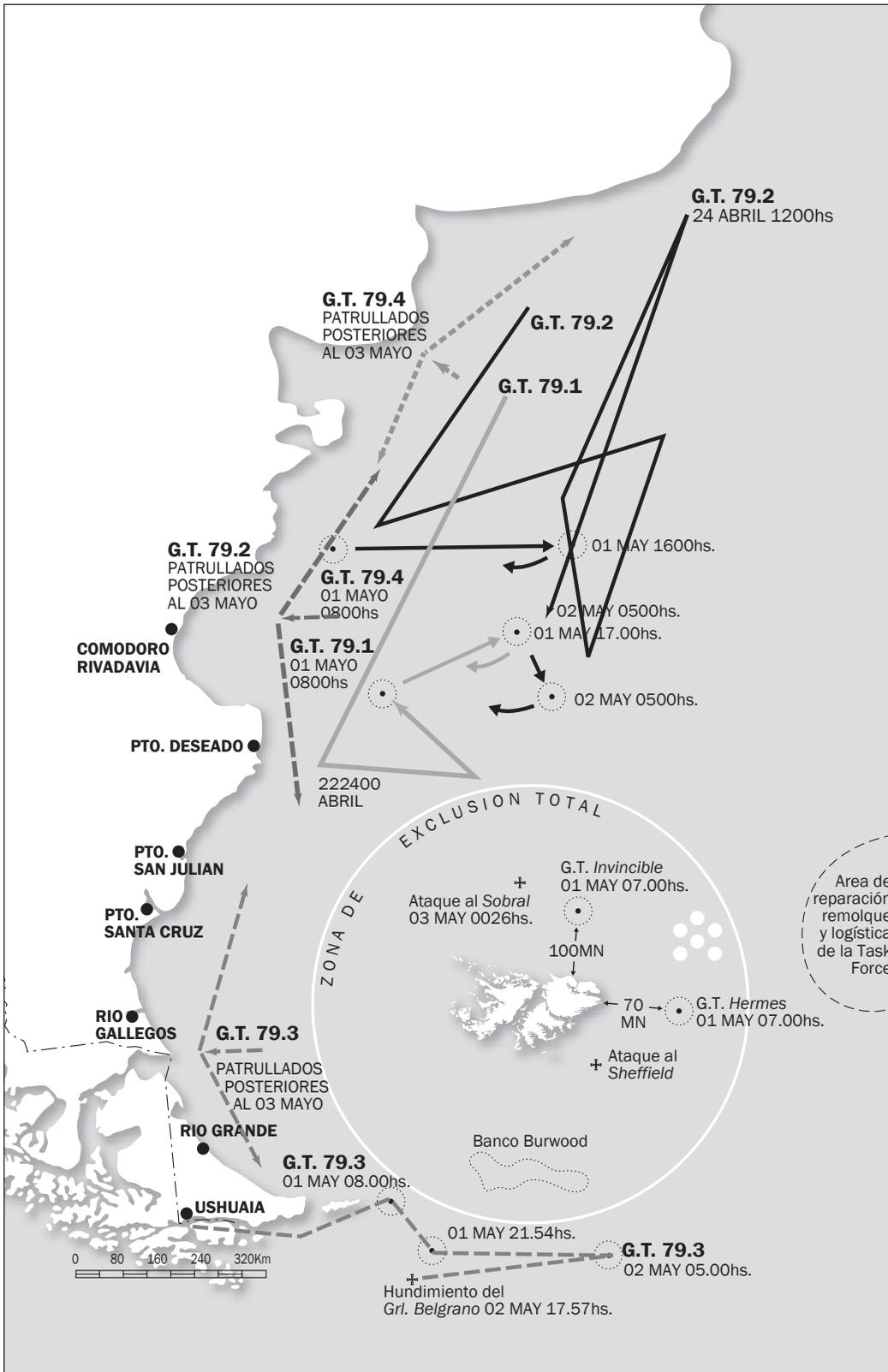
A medida que se conocía por inteligencia los movimientos de la flota inglesa, la Fuerza 79 se desplazaba, en actitud de espera, a nuevas áreas que permitieran ocupar posiciones relativas favorables para:

1. Materializar una amenaza para la fuerza oponente.
2. Permitir una oportuna proyección ante la decisión de emplear agresivamente los medios.
3. Dificultar el accionar del oponente induciéndolo a dividir su esfuerzo mediante la amenaza desde distintas direcciones.

Durante la permanencia en las áreas asignadas y en los desplazamientos se efectuaba exploración aérea antisubmarina y antisuperficie al norte y oeste de Malvinas, hasta una distancia de 300 millas de la Fuerza mientras los buques ejecutaban acciones de defensa antisubmarina, seleccionando las derrotas para navegar por zonas de profundidad tal que entorpeciera el accionar de los posibles submarinos ingleses y mezclándose con buques pesqueros de la zona, para producir confusión y dificultar el reconocimiento.

### **Acciones a partir del 1° de mayo**

El primer día de mayo, a 0440 hs, la flota inglesa efectuó su primer ataque sobre las islas. Por la tarde se detectó un intento de desembarco en la zona norte de la isla Soledad con unidades de superficie ubicadas entre los 010° y 145° verdaderos divididos en



tres grupos entre las 10/40 y 90 millas. Considerando la posibilidad de efectuar un ataque combinado de aviones y buques, el Comandante ordenó constituir el G.T. 79.4 con las tres corbetas tipo *Drummond* y asignarle al *Punta Médanos*. De esta forma se dejó al G.T. 79.1 constituido con el portaaviones, su escolta de defensa aérea destructor *Santísima Trinidad* y el petrolero *Campo Durán*.



Al encontrarse la Flota Inglesa de superficie aferrada al ataque sobre Puerto Argentino, (ex Puerto Stanley), por la noche se detectó en el radar de un avión de exploración Tracker la posición de uno de esos grupos constituido por un buque grande y cinco medianos en una formación circular con el grande en el centro, ubicada en latitud 50° 21' S y longitud 56° 13' W. Se ordenó iniciar la interceptación, para la cual se adoptó el modo de acción de efectuar un ataque con aviación embarcada en el crepúsculo matutino del día 2 de mayo y se destacó al G.T

79.4 a un punto adecuado para realizar lanzamiento de misiles a unidades desgastadas por el ataque aéreo. También se destacó al G.T 79.3 (crucero, destructores y petrolero) por el sur del banco Burdwood, en un movimiento de pinzas, intentando contacto con blancos de oportunidad de unidades inglesas situadas al sur de las islas, que podrían arribar por el océano Pacífico, donde podrían tener su tránsito autorizado y apoyo logístico, especialmente de combustible en bases chilenas.

A esta altura de los acontecimientos se presumía que la flota inglesa disponía de información satelitaria que permitía determinar la posición de los G.T. argentinos y se estimaba, de acuerdo con las capacidades expresadas, la presencia en la zona de 2/3 submarinos nucleares.

Al aproximarse el grupo del portaaviones *25 de Mayo* a las fuerzas inglesas, el día 2 a 0030 hs su aviación de exploración lo detectó, manteniéndose orbitando en contacto, pero fuera del alcance de las armas antiaéreas propias. No obstante se continuó la aproximación para realizar el ataque, pero aquí se produjo un hecho realmente inédito en el Atlántico Sur, en las latitudes en que se operaba.

El viento era cero, y estado del mar completamente planchado como podrían estar las aguas del lago de Palermo en un día sin viento en Bs. As. Como testigo de la situación meteorológica, embarcado en el portaaviones, nunca había visto en mis 30 años de navegación por la zona, el mar argentino en los 50° de latitud en ese estado. Para el lanzamiento de los Skyhawk, en una configuración de armamento y combustible adecuada se necesitaban 22 nudos de viento relativo en la cubierta de vuelo, pero el portaaviones sólo tenía 18 nudos de velocidad, luego los nudos restantes de viento que debía proveer la meteorología no existieron. De esta manera la tarea se consideró no factible y el ataque se frustró, por no tener el portaaviones una velocidad un poco mayor para un lanzamiento adecuado.

A raíz de ese inédito estado meteorológico se ordenó contramarchar a los tres G.T. que se habían destacado hacia el este, a ocupar posiciones de espera favorables hasta que aumentara el viento y se pudiera efectuar el ataque aeronaval y el posterior ataque misilístico.

Ese mismo día a las 1630 hs, cuando se dirigía hacia el oeste, cumpliendo la orden de replegarse, el grupo del sur es atacado y hundido el crucero *General Belgrano*, por el submarino nuclear HMS *Conqueror*, cuando era cortinado por los dos destructores escolta, que no detectaron con sus sonares al mencionado submarino. Las circunstancias del hundimiento, la posterior búsqueda y salvamento de gran parte de los tripulantes (880 hombres) han sido también suficientemente relatados en otros artículos y libros.

A raíz de este hecho, las presunciones sobre la presencia de submarinos nucleares se confirmaron y, además, si bien es factible que la situación geográfica del crucero haya sido conocida por datos obtenidos por inteligencia al zarpar de Ushuaia, a fines de abril, y haya sido seguido por el *Conqueror* en su desplazamiento, también es posible asumir que los ingleses pudieron obtener información por satélite de la posición, más si se tiene en cuenta que el submarino se comunicó con Londres para pedir autorización para el ataque.



El 3 de mayo persistieron las condiciones meteorológicas desfavorables y se recibió la confirmación del Comandante de la Armada que la flota inglesa tenía información satelital diurna y nocturna de la posición de las naves argentinas y consideró que el blanco principal, luego del hundimiento del crucero, sería el portaaviones. A bordo del mismo, éramos conscientes de tal circunstancia, por lo que teníamos nuestros salvavidas permanentemente a mano, durante el día y la noche.

Al respecto existen ahora muchas declaraciones de importantes autoridades inglesas y norteamericanas relatando la amenaza que representaba para ellos la presencia del portaaviones argentino. La primer ministro Thatcher relata que, siendo su principal amenaza, lo estuvieron buscando con sus submarinos nucleares, pero no pudieron encontrarlo; sin embargo aparentemente el *Splendid* lo había detectado en aguas dentro de un golfo (se trataría del San Jorge), pero las recomendaciones del asesor jurídico general del gobierno fueron de no hundirlo dentro de las aguas territoriales, aunque no quedaba muy claro si el golfo estaba comprendido dentro de ella. Finalmente decidieron atacarlo igual, pero por el movimiento del buque éste ya no fue encontrado nuevamente. <sup>(1)</sup>

Por otro lado, en el libro *The Official History of The Falklands Campaign* se dedica el capítulo 19 al problema del portaaviones, que lo consideraban una gran amenaza y hacen el relato de la discusión en el gabinete de guerra en Londres, si podría ser usado con los aviones Super Etendard, recientemente entregados por Francia y que se hallaban en la Base Aeronaval de Espora en período de alistamiento.

Luego se cuenta que habiendo tenido información por inteligencia de la zarpada del 25 de Mayo con el destructor *Santísima Trinidad* desde Puerto Belgrano (¿cuánta información saldría desde Punta Alta?), el submarino *Splendid* recibió orden de buscarlo y vigilarlo, pero no tenía exactitud en la posición. Alrededor del 23 de abril dieron la orden de atacarlo en cualquier punto, aun fuera de la zona de exclusión, exceptuando una zona situada al norte de 35° S y al oeste de 48° W o dentro de las 12 millas de la costa argentina. <sup>(2)</sup>



(1)  
Margaret Thatcher:  
*The Downing Street Years*,  
págs. 228 y 229.

(2)  
Sir Lawrence Freedman: *The Official History of The Falklands Campaign*, pág. 256.



### La Flota de Mar después del 3 de mayo

Tomando en cuenta las capacidades del oponente y las propias y las pocas posibilidades de la flota argentina de actuar con éxito en lo sucesivo, el Comandante del Teatro de Operaciones, Vicealmirante Juan J. Lombardo, ordenó a la misma dirigirse a aguas poco profundas, para dificultar el accionar de los submarinos nucleares. En resumen, las condiciones operativas de ese teatro eran:

1. Las posiciones de las unidades propias eran conocidas por parte del oponente por información satelitaria.
2. La presencia de por lo menos tres submarinos nucleares.
3. La escasez de exploración aérea y antiperficie lejana propias.
4. La reducida eficacia de los medios de protección antisubmarinos, teniendo en cuenta las capacidades de los submarinos nucleares.
5. Las velocidades de las unidades propias eran en general menores que las del oponente, incluyendo la de los submarinos nucleares.

Debido a ello, en el Estado Mayor de la Flota, cada vez que se estudiaban las acciones concebidas originalmente para producir daños en la flota oponente, de acuerdo con nuestra doctrina de planificación, cuando se las sometía a la prueba de AFA (aptitud, factibilidad y aceptabilidad) resultaban aptas, generalmente **poco** factibles y **no** aceptables, bajo el punto de vista de la pérdida de unidades.

Consecuentemente se ordenó a la Fuerza dedicarse a la búsqueda aérea antisubmarina y contribuir a la protección del tránsito marítimo y de los objetivos del potencial nacional en el continente, navegando en aguas de menos de 100 m de profundidad, para evadir a los submarinos nucleares.

La presunción de que el portaaviones, con su grupo aéreo embarcado, o un destructor tipo Hércules eran buscados para hundirlos, especialmente luego que los aviones aeronavales habían echado a pique al destructor *Sheffield*, gemelo de aquél, se confirmó en los días siguientes por lo menos en dos oportunidades.

El 3 de mayo, cuando el portaaviones navegaba en la zona del golfo San Jorge y las aeronaves antisubmarinas efectuaban una barrera de sonoboyas, obtuvieron en sus hidrófonos la señal de un sonar y posterior rumor hidrofónico de posibles hélices de submarino, perdiéndose luego el contacto a unas 30 millas al este de la isla Rasa.

Posteriormente, el día 5, al decolar un Tracker desde el portaaviones, dirigiéndose a una misión de búsqueda y rescate del aviso *Alférez Sobral*, que había sido atacado cuando iba en rescate de pilotos de la Fuerza Aérea derribados, <sup>(3)</sup> obtuvo primero un contacto radar que luego desapareció y al reconocer visualmente la zona observó lo que apreció como la posible estela dejada por un sumergible, al ir a inmersión, probablemente después de navegar con snorkel. Mientras la aeronave se mantiene en zona, arroja torpedos antisubmarinos y decola un helicóptero, que inmediatamente inicia la explotación del contacto y obtiene nuevas evidencias que califican la acción como posible submarino, procediendo a atacarlo con torpedos y bombas de profundidad. La acción se mantuvo por más de 24 hs interviniendo 3 aviones Tracker y 2 helicópteros Sea King que realizaron más de tres misiones cada uno.

(3)  
Ver BCN N° 748, pág. 157.  
"La odisea del Alférez Sobral"  
por María Esther Vásquez.

Si bien no pudieron obtenerse pruebas del resultado de los ataques, la posterior información periodística de Inglaterra indicó que varios submarinos habían regresado a sus bases, durante y después del conflicto, con averías. Una en particular, como la del *Onyx*, (convencional tipo Oberon), fue atribuida a "haber tomado contacto violentamente con un bajofondo que no figuraba en las cartas de navegación ni en los derroteros". Ése probablemente fue el submarino atacado en esa operación.

A esta altura del conflicto, se analizó que el portaaviones:

1. se había constituido en la unidad más buscada,
2. por la ubicación de sus ascensores su cubierta de vuelo no estaba siempre disponible para lanzar aviones,
3. su escasa velocidad lo hacía muy vulnerable al ataque de submarinos, y que por lo tanto al navegar en aguas más seguras, de poca profundidad, la distancia a los buques del oponente era muy grande y no podía emplear su aviación de ataque con configuraciones adecuadas y eficaces,
4. y por último, que su protección requería se le subordinara una gran cantidad de buques para su escolta, más si se tenía en cuenta que las cortinas antisubmarinas debían ser circulares, debido a la gran diferencia de velocidad con los submarinos nucleares, que con más de 10 nudos a su favor podían aparecer y atacar en un despliegue por los sectores popes de la formación.

Por todo ello se tomó la decisión de apartarlo de las operaciones, desembarcando a su aviación de ataque para que operaran desde bases en tierra en conjunto con las aeronaves de la Fuerza Aérea, ya que podrían realizar ataques a mayor distancia y con más armamento y a su vez liberar a las unidades de superficie.

De esta manera se cambió la misión de las operaciones y se formaron tres G.T.

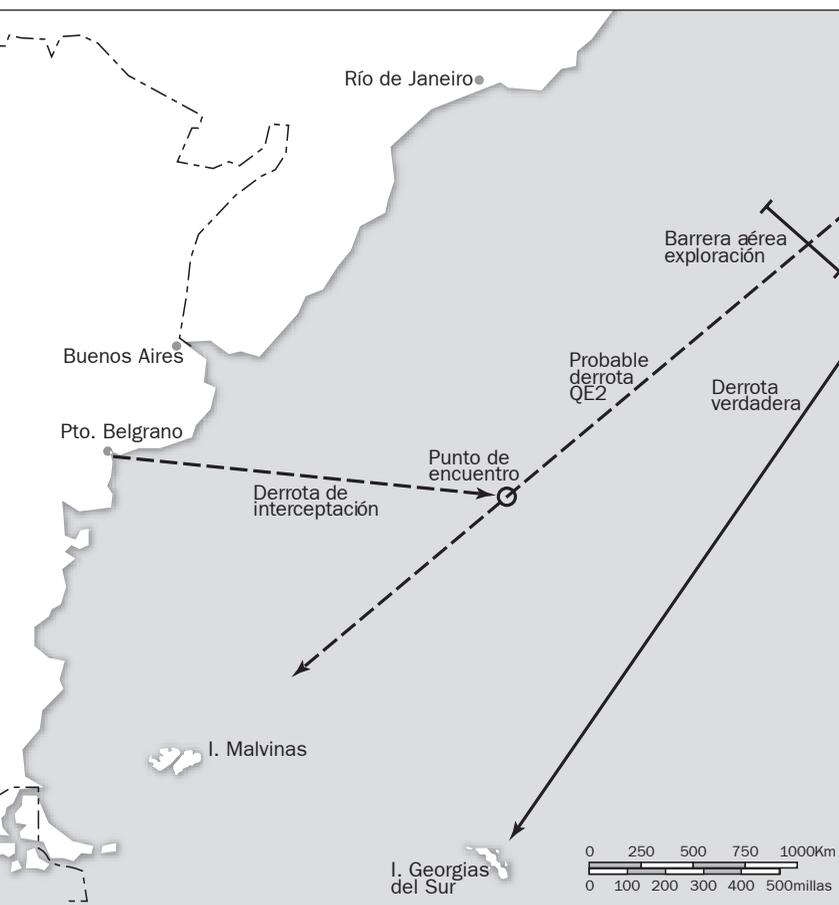
**G.T. 79.4** constituido por las corbetas tipo Drummond, operando entre las latitudes de los faros Claromecó y Río Negro.

**G.T. 79.2** formado por los dos destructores tipo Hércules y el *Py* actuando en la zona ubicada entre el faro Punta Delgada y Puerto Deseado.

**G.T. 79.3** con los destructores *Bouchard* y *Piedrabuena* entre Puerto Deseado y la Isla de los Estados.

Sus operaciones consistieron en protección del tránsito marítimo, especialmente de los buques petroleros que continuaron efectuando, durante el conflicto, sus habituales navegaciones desde Tierra del Fuego y Comodoro Rivadavia hacia las destilerías del norte. Además otro tipo de operaciones de defensa antisuperficie, antisubmarinas y antiaéreas de protección de objetivos vitales en tierra fundamentalmente evitando la aproximación de unidades inglesas que pudieran desembarcar grupos comandos con intenciones de atacar los aeródromos de la Patagonia, desde los que operaban las aeronaves propias. También se utilizaron los buques en el control de esas aeronaves, en especial cuando regresaban de sus misiones y en tareas de interceptación de comunicaciones, guerra electrónica, etc.

### Una proyectada operación de ataque al *Queen Elizabeth II* (QE 2)



Dentro de las planificaciones que hacía el Estado Mayor de la Fuerza, para infligir daño al oponente, se estudió la posibilidad de atacar al mencionado trasatlántico, uno de los más grandes del mundo, que transportó a la reserva estratégica inglesa compuesta por más de 4.000 hombres y sus pertrechos, para la recuperación de las islas.

Por datos de inteligencia se supo que el buque había zarpado de Portsmouth el 12 de mayo y que haría escala en la isla Ascensión para cargar materiales cedidos por EE.UU. alrededor del 20, considerando que si bien su velocidad máxima era de 28 nudos, adoptaría una de desplazamiento de entre 20 y 24 nudos. Luego de permanecer alrededor de dos días volvería a zarpar (día Z) hacia Malvinas entre el 22 y 24 de mayo.

Se planificaba efectuar el ataque con dos destructores tipo Hércules y/o con el destructor *Py* y se hicieron las consideraciones pertinentes cinemáticas, de exploración y de armamento a utilizar.

El estudio del problema cinemático para la elección de puntos aptos para la interceptación permitió determinar un conjunto de posibles posiciones iniciales ubicadas dentro de las 200 millas de la costa desde aproximadamente el Río de la Plata hasta Río de Janeiro. Desde cualquiera de esos puntos era posible proyectar un avance hacia el este, para practicar la interceptación con el concepto de mínima distancia a recorrer, que era del orden de las 700 millas en todos los casos.

Analizados los puntos se descartaron todos los ubicados al norte del Río de la Plata por:

1. Necesidad de usar un petrolero para reabastecimiento de combustible, antes del ataque.
2. Gran incertidumbre con respecto a la posición del QE 2, debido a necesidad de la zarpada de unidades propias para realizar la operación, aun antes de la partida del mismo desde Ascensión.
3. Los puntos resultaban relativamente cercanos a Ascensión.
4. Mayor tiempo de permanencia en el mar, lo que facilitaba el despliegue de medios del oponente, e implicaba mayor probabilidad de averías propias.

Asimismo se descartaron los puntos más al sur de la latitud de Punta Médanos por la proximidad al área de Malvinas que implicaba la posibilidad de un rápido despliegue de un submarino nuclear para interceptar a las unidades propias.

Resultó pues elegido un punto de interceptación en una latitud intermedia, lo que:

1. Permitía la zarpada de unidades propias desde El Rincón con mínimo preaviso (un día después de la zarpada del QE 2 desde Ascensión).
2. Reducía el tiempo de tránsito y se consideró suficientemente alejado del área de Malvinas para evitar el redespliegue de un submarino nuclear.
3. El reabastecimiento de las unidades propias sólo era necesario al regreso en un punto situado a unas 60 millas al este de Cabo San Antonio y en aguas poco profundas, siempre que no existieran demoras o períodos de espera.

Con respecto a la exploración, para obtener información precisa se necesitaba establecer una barrera aérea de unas 250 millas de longitud a mantener entre los días Z+2 y Z+4, o sea un total de 48 hs entre los puntos latitud 26° 20' S, longitud 31° W y latitud 28° 40' y longitud 27° 20' W con el fin de asegurar la primera detección con el preaviso suficiente para iniciar la aproximación (alrededor de 36 hs) y luego mantener lo mejor posible el contacto con el propósito de disminuir la incertidumbre durante ese período.

Analizadas las características del QE 2 y su posible escolta, se apreció que:

1. Podría contar con hasta 3 helicópteros Sea King con capacidades antisuperficie y anti-submarinas y capacidad de exploración aérea propia hasta 180 millas de su posición.
2. Su armamento sería poco significativo por lo que su defensa se basaría en su escolta y/o los helicópteros.
3. La escolta estaría dada por hasta 2 fragatas y/o destructores fundamentalmente con capacidades antiaéreas y con helicópteros embarcados.
4. Eventualmente podría ser escoltado por un submarino nuclear

Cuando se analizaron los factores de fuerza y debilidad del QE 2 se concluyó:

1. La velocidad máxima disponible del blanco y sus escoltas facilitaban la evasión anti-submarina y antisuperficie.
2. Disponía de libertad de acción para elegir la derrota más conveniente.
3. Poseía exploración aérea táctica permanente con helicópteros dotados con misiles Sea Skua y exploración aérea estratégica provista por exploradores de largo alcance y posible información satelitaria.
4. La meteorología imperante al norte de la latitud de 40° no interferiría en su velocidad de avance.
5. Las dimensiones, velocidad y características del blanco y la necesidad de exploración aérea con helicópteros propios facilitarían su detección visual, radar e hidrofónica, haciendo más acentuada su vulnerabilidad ante ataques aéreos.
6. Poseía reducida capacidad antisubmarina dada la escasa cantidad de escoltas y helicópteros disponibles.

En base a estos factores se concluyó que la capacidad del trasatlántico sería seleccionar

una derrota de aproximación al área de Malvinas fuera del radio de acción de la aviación de ataque propia y que dificultara la operación de interceptación y ataque de fuerzas de superficie, efectuando exploración aérea con aviación basada en tierra y helicópteros embarcados atacando a incursores de superficie y submarinos mediante buques de escolta y helicópteros.

Considerando los modos de acción propios se descartó el uso de submarinos por no tener disponibilidad de unidades ni alcanzar el tiempo para llegar oportunamente al punto adecuado que se estableció en latitud 40° S y longitud 40° W, que podía ser alcanzado a una velocidad de 25 nudos por unidades de superficie.

Efectuada la prueba de AFA, se concluyó que era una operación apta pero con respecto a la factibilidad el juicio fue de comprometida ya que surgieron las siguientes consideraciones:

1. Por la importancia y trascendencia de la carga militar transportada el QE 2 transitaría escoltado con hasta dos fragatas y/o destructores, no descartándose la posibilidad de una escolta submarina, que por la velocidad de traslado debería ser nuclear (agregado o en lugar de las unidades de superficie) y dispondría además de exploración aérea con aviones basados en tierra (Nimrod).
2. La defensa antiaérea y antisubmarina de las unidades propias era reducida y prácticamente ineficaz frente a submarino nuclear.
3. Existía suficiente tiempo para que por inteligencia (satélite y exploración aérea), el oponente detectara el movimiento de unidades propias, lo que le permitiría no sólo alertar los medios de defensa, sino desviar su derrota, que con su velocidad máxima podía evitar el encuentro, existiendo la misma posibilidad si el /los escoltas lograran interponerse.
4. No pudiendo mantener la exploración propia en contacto, el poco frente de búsqueda radar, del orden de 50 millas, podría ocasionar que no se produjera el contacto táctico, aun sin una acción deliberada de evasión del QE 2.
5. La operación requería navegar a máxima velocidad sostenida, con probabilidad de averías, en especial el destructor Py.

En cuanto a la aceptabilidad se concluyó que:

1. Inaceptable si existiera escolta de submarino nuclear.
2. Si no existiera esa escolta y fuera dada sólo por los buques de superficie sería aceptable, sin dejar de tener en cuenta que podría haber antes del encuentro misilístico un ataque previo a los buques propios con helicópteros dotados con misiles antisuperficie.
3. Existiría siempre la amenaza submarina después del ataque, dada la desfavorable distancia a recorrer, hasta llegar a aguas seguras, considerando una posible represalia con submarinos nucleares en patrulla al este de Malvinas.

Se consideró por todo lo explicado que la operación era marginal especialmente por el esfuerzo que significaría, la necesidad imprescindible de tener conocimiento preciso de la posición del blanco, su posible inaceptabilidad y no siendo seguro el encuentro con el QE 2 ya sea por cinemática o medidas de evasión del mismo, pudiendo ser alto el costo, sin conseguir el objetivo. La misma quedó descartada por el Comando.

Después de la guerra se supo que para Londres no era aceptable arriesgar al QE 2 en la zona de guerra, por lo que se decidió que navegara directamente desde Ascensión a las islas Georgias del Sur, lejos de la posible exploración aérea argentina. <sup>(4)</sup>

Al ser requisado en el Reino Unido el 3 de mayo, debió descargar el caviar y embarcar raciones para 60 días que consumirían 4.000 soldados, lo que incluyó 12 t de papas fritas, 100 t de carne, 80 t de harina, 150 de verduras, 75 de leche y sus derivados y 18.500

(4) Sir Lawrence Freedman: *The Official History of the Falklands Campaign*, vol. 2, pág. 591.

cajas de cerveza. En Ascensión se cargó una gran cantidad de aprovisionamientos para 60 buques y el correo para 81 que operaban en el Atlántico Sur. No obstante, durante los 30 días de navegación, se continuó sirviendo el té en vajilla de plata. <sup>(5)</sup>

Al mismo se le instaló el siguiente armamento:

- a) Misiles antiaéreos Blowpipe en la base de la chimenea
- b) Ametralladoras Browning en los alerones del puente
- c) Dos helicópteros Sea King Mk2

Navegaban con el radar apagado. Llegó a Bahía Cumberland el 27 de mayo a las 1930 horas. Le demandó 48 horas desembarcar las 3.000 tropas que pertenecían a las siguientes unidades:

- Naval Party 1980
- Headquarters Land Forces Falkland Islands (Mayor Gral. Jeremy Moore)
- 5 Infantry Brigade
- Blowpipe Troop 43 Air defence Battery
- 32 Guided Weapons regiment Royal Artillery
- 9 Parachute Squadron Royal Engineers
- 5 Infantry Brigade
- 2nd Bn Scots Guards
- 2st Welsh Guards
- 1/7 Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles
- 656 Squadron Army Air Corps
- 407 Troop Royal Corps of Transport
- 16 Field Ambulance Royal Army Medical Corps
- 81 Ordenance Company Royal Army Ordenance Corps
- 10 Field Workshops Royal Electrical and Mechanical Engineers
- 5 Infantry Brigade PLatoon of 160 Provost Company Royal Military Police
- 8 Field Cash Office Royal Army Pay Corps
- 81 Intelligence Section
- 601 Tactical Air Control Party
- 602 Tactical Air Control Party

A media tarde del 29 de mayo embarcó 629 sobrevivientes de los siguientes buques hundidos *Coventry*, *Ardent* y *Antelope*. Tras reabastecerse de combustible del RFA Bayleaf el 1º de junio empezó su solitario viaje a Southampton, adonde llegó el 11 de junio. El 14 de agosto zarpó en su primer viaje post Malvinas tras recuperar su aspecto habitual después de un breve período en dique seco. <sup>(6)</sup>

### La cuestión de los satélites espías

Desde hace 25 años la pregunta que uno se hace es: ¿realmente los ingleses tenían información satelitaria sobre la disposición de nuestros buques?

Dudo mucho que esta incógnita quede revelada antes que los protagonistas lo declaren fehacientemente, circunstancia que también se duda que algún día ocurra. Pero sí se pueden hacer conjeturas y basarse en hechos concretos que han ido apareciendo después de finalizado el conflicto. Para ello citaré algunas de las fuentes y estudios más importantes que se dedicaron a resolver el problema.

El primero al que quiero referirme es el excelente estudio realizado por un especialista en materia de satélites, reconocido en esos foros, el Capitán de Navío (R) D. Néstor Domínguez, quien en su libro titulado precisamente *Satélites I* hace un profundo

(5)

*Lt. Cdr. Warlow: Five Star Wars del artículo publicado en Supply and Secretariat New Letters de abril de 1983, citado en John Winton "Signals from The Falklands" - Leo Cooper 1995.*

(6)

*The Falklands Military Machine, del Capitán Derek Oakley, MBE, RM. Ravelin Limited, 1989.*

análisis de los artefactos espías que pasaron en la época del conflicto sobre la zona de operaciones. <sup>(7)</sup>

(7)

Ver libro Satélites I, págs. 580 a 596 y figs. 7-2 y 7-3, por el CN (R) Néstor Domínguez.

También hubo debates posteriores en 1986, entre el Alte. Train, que había sido Comandante de la flota de EE.UU. en el Atlántico durante el conflicto de 1982, y un grupo de oficiales superiores de la Armada, que preguntaron sobre el uso de información satelitaria entregada por su país a los aliados ingleses, <sup>(8)</sup> donde no quedaron muy claras las respuestas dadas por el Sr. Alte.

(8)

Ver BCN N° 748, págs. 60 a 77, "Debates ulteriores" por los CN (R) Jorge Chihigaren, Hugo Colombotto y Siro de Martini y, de este último, en págs. 88 a 90 (ítem 8) "Notas y comentarios al debate".

El mismo Capitán Domínguez hizo un análisis exhaustivo de esas respuestas donde pone de manifiesto las dudas sobre la veracidad de las mismas y confirma una serie de errores que demuestran esa circunstancia. <sup>(9)</sup>

(9)

Ver libro Satélites I, págs. 624 a 636, por el CN (R) Néstor Domínguez.

Incursionando en Internet en algunos de los más de 100.000 artículos en idioma inglés referidos a la Guerra de Malvinas, se pueden obtener algunos datos como por ejemplo en varios donde se hace un relato de todo el conflicto y hacen mención que entre las ayudas dadas por EE.UU. estuvo la información lograda a través de los satélites espías.

Otra fuente cita que los soviéticos obtenían con sus satélites la posición de la flota argentina y era pasada a los noruegos que la recibían en la estación denominada Fauske II y éstos se la retransmitían a los ingleses, inclusive el hecho es reconocido por los propios noruegos en un artículo escrito en ese idioma.

Por su parte el ex secretario de Defensa de los EE.UU. durante el conflicto, Caspar W. Weinberger, manifestó unos años después de finalizado el mismo, en un capítulo dedicado a la guerra del Atlántico Sur, que los norteamericanos eran capaces de producir y compartir inteligencia sobre los argentinos. Normalmente la vigilancia general no incluía a las Malvinas, sin embargo tenían, por necesidades vitales, un alto grado de flexibilidad en los satélites y rápidamente fueron capaces de enterar a los ojos británicos aquello que se veía en esa área. Esa capacidad agregada al esfuerzo conjunto de obtener inteligencia le dio a los ingleses un valioso conocimiento avanzado de los movimientos e intenciones argentinos. También fueron capaces de proveer alguna ayuda real, con sus líneas de comunicaciones mundiales. El resultado combinado, de la resolución británica y su destreza militar, sumado a la sustancial asistencia logística norteamericana, fue excelente. <sup>(10)</sup>

(10)

Gaspar W. Weinberger: *Fighting for Peace*, pág. 216.

No obstante, en rigor de verdad, en general todas las fuentes extranjeras que tratan el asunto manifiestan que si bien existía la posibilidad de tener información y que los ingleses tenían acceso a ella, por problemas técnicos o meteorológicas, nunca pudieron tener una visión exacta de la posición de las naves argentinas, durante el conflicto.

También el mencionado Sir Lawrence Freedman, en el mismo libro de la historia oficial, en el capítulo dedicado a la ayuda americana, hace mención a los satélites, comenzando por el requerimiento hecho por la Argentina a la NASA, a mediados de abril, de fotografías del satélite LANDSAT, de la zona de Malvinas. Relata que los ingleses estaban muy preocupados por esa posible información, ya que por el convenio que existía y por tratarse de un satélite meteorológico de uso civil, la NASA no podía negarse a entregarla. Inclusive se pensó en no entregarla, aduciendo problemas técnicos, pero tranquilizaron a Londres, informando que ese satélite no tenía interés militar por ser muy pobre su resolución. <sup>(11)</sup>

(11)

Sir Lawrence Freedman: *The Official History of the Falklands Campaign*, vol 2, pág. 384.

Ésa es la única mención que hace del asunto, pero el historiador oficial nada dice de los satélites de inteligencia militar que sobrevolaron la región en esa época, como los Big Bird, KH 11 y Cosmos señalados en el SIPRI (Stockholm International Peace Research Institute) Year Book 1983, a los cuales sí nombra el Capitán Domínguez, y que tenían la resolución suficiente para detectar las fuerzas navales. Probablemente por ser aún un asunto secreto, no se ha dado a conocer oficialmente.

Posiblemente algún día se sabrá la verdad absoluta, pero en las planificaciones no se podía dejar de computarla como una capacidad del enemigo. Si luego por el azar esa capacidad no fue usada es una circunstancia que no puede ser empleada en una planificación seria.

### **Análisis de las reales capacidades de la Flota de Mar, efectuado luego del conflicto**

Una vez finalizado el conflicto se empezaron a analizar en el Estado Mayor de la Flota los procedimientos tácticos propios y del oponente, con el objeto de obtener conclusiones y tomar las medidas necesarias para cambiar aquello que pudiera hacerse para mejorar su desempeño.

#### **Acciones antisubmarinas**

La inteligencia previa disponible sobre los medios submarinos ingleses y sus procedimientos de utilización, complementada por otras informaciones y comprobaciones obtenidas a partir del comienzo de las hostilidades, permitió asegurar:

1. Podía disponer en el área de operaciones permanentes de hasta 3 submarinos nucleares (velocidad máxima en inmersión 30 nudos) y 1 o 2 submarinos convencionales (velocidad máxima en inmersión 17 nudos). Eso les permitió mantener un adecuado despliegue cubriendo amplias zonas marítimas distribuidas, debiendo sumarse la capacidad de redespliegue en función de las velocidades máximas y de la innecesaria obligación de reabastecimiento en el caso de los nucleares.
2. Utilizaron sus submarinos vinculados tácticamente a ciertos grupos de tareas de unidades de superficie, a distancias de 80/100 millas de los mismos con fines de defensa y protección cercana.
3. Combinando sus velocidades y la información satelitaria sobre la posición y movimientos de las unidades propias, obtenían una particular y eficaz capacidad de redespliegue.
4. Se pudo suponer con un alto grado de seguridad que por lo menos en tres oportunidades algunos de sus submarinos operaron en proximidades y en contacto con los grupos de tareas propios.
5. Disponían de torpedos antibuque Tiger Fish de 15.000 yardas de alcance y sensores de alta performance con los siguientes alcances hidrofónicos sobre una fuerza: 60 millas para el nuclear y 40 millas para el convencional.

Frente a las capacidades submarinas señaladas los medios defensivos propios resultaron insuficientes por:

1. Pobres alcances medios sonar activos: 2.000/2.500 yardas para los destructores y 3.500/4.000 yardas para los destructores tipo 42 y las corbetas. Estos alcances unidos al número de unidades antisubmarinas disponibles impedían formar una cortina eficaz que negara al oponente la distancia de lanzamiento de sus armas en los 360° (en el caso de los nucleares) sobre el núcleo.
2. Pobres alcances medios de escucha sonar pasivos: destructores 3.000 yardas y destructores tipo 42 y corbetas 1.000 yardas.
3. Alcance de armas antisubmarinas desde unidades de superficie propias: 1.500 yardas para el torpedo MK 44 y 4.500 yardas el torpedo A-244-S. Los destructores tenían 10 bombas de profundidad MK 9. No se disponía de armas antisubmarinas de mediano alcance proyectables.
4. Sólo los dos destructores tipo 42 disponían de helicópteros Sea Lynx con capacidad diurna y nocturna de transportar armas antisubmarinas.
5. El portaaviones disponía de dos helicópteros Sea Lynx, con capacidad de búsqueda sonar y transporte de armas sólo de día, por falta de adiestramiento nocturno. Esta disponibilidad sólo permitía su utilización para explotación de contactos. También dis-

ponía de aviones S2E, que por razones de mantenimiento sólo podían ser computados como operativos dos y eventualmente un tercero.

6. Las mencionadas aeronaves debían satisfacer requerimientos de exploración antisuperficie y antisubmarina, no necesariamente simultáneas, lo que no permitía mantener un esfuerzo persistente y sistemático de este tipo de búsqueda, mediante el uso de campos de sonoboyas pasivas. En oportunidades en que se usó este tipo de barreras, para proteger el tránsito de la fuerza, por áreas de fuerte amenaza submarina, sólo se pudo mantener el esfuerzo por 12 horas, valor que no aseguraba una protección adecuada.

Como resultado del análisis de las velocidades y profundidades a las cuales podían acceder los submarinos ingleses entre el 15 de abril y el 3 de mayo, se adoptó la decisión de mantener a la fuerza dentro de la isóbata de 120 m, aceptando la amenaza submarina remanente, mientras no existiera otro incentivo que aconsejara modificarla, como ocurrió con el ataque frustrado del 2 de mayo al iniciar acciones ofensivas sobre las unidades británicas. Luego del hundimiento del crucero *General Belgrano* y del ataque al aviso *Alférez Sobral*, el Comandante del Teatro argentino ordenó adoptar protección antisubmarina en zonas de baja profundidad, proveyendo en la práctica una aceptable defensa, pero alejó a la FT 79 de la zona de actividad de las unidades de superficie del oponente, impidiendo de esa manera la concreción de acciones ofensivas, aun de la aviación embarcada por limitaciones de alcance.

Teniendo en cuenta los reducidos alcances sonar activos se ordenó mantenerse normalmente en escucha hidrofónica a los fines de reducir la indiscreción acústica. No obstante se debe considerar que la calidad de los sensores de los submarinos nucleares era tal que su alcance de detección hidrofónica sobre una fuerza navegando a alta velocidad era superior a la que obtendría sobre emisiones sonar.

La utilización de altas velocidades en la fuerza propia, como defensa antisubmarina presentó limitaciones en el caso de los nucleares ya que la velocidad máxima de cualquiera de los G.T. propios no podía ser superior a los 18 nudos, sensiblemente inferior a los 30 nudos de esos submarinos.

Como conclusiones para mejorar el aspecto antisubmarino se obtuvieron las siguientes:

1. Los buques de superficie deben tener altas velocidades (30 nudos como mínimo).
2. Se deben dotar con helicópteros antisubmarinos todo tiempo.
3. Mejoramiento de las capacidades de detección de sonares (10.000 yardas como mínimo).
4. Disponibilidad de armas proyectables de mediano alcance.
5. Disponibilidad de aviones antisubmarinos basados en tierra y embarcados con reales capacidades de búsqueda y ataque que permitan mantener un esfuerzo persistente y sostenido en el tiempo.
6. Adecuar las tácticas y procedimientos a las características y capacidades de los medios submarinos modernos.

### **Operación de portaaviones**

1. El buque operó con las limitaciones ya descriptas en cuanto a los ascensores, y no siendo posible mantener aviones de ataque o interceptores listos en cubierta (ILC) mientras se operaban aviones o helicópteros antisubmarinos o de exploración, obligando a permanentes movimientos de aeronaves en cubierta para habilitar una u otra operación.
2. La capacidad de interceptación estaba muy limitada porque la asignación de ILC disminuía la ya reducida capacidad de ataque (8 aviones A4Q). Normalmente se operó con dos ILC, sin capacidad nocturna y además con una sola catapulta, que obligaba al primero esperar en el aire el lanzamiento del segundo.
3. No se contaba con radar de determinación de cota. Si bien siempre navegó acompa-

ñado por un destructor tipo 42, su radar 909 debía ser usado para un eventual lanzamiento de misiles A/A y además su alcance era menor que el radio de acción de los aviones interceptores.

4. La capacidad de ataque se vio afectada porque el grupo de ataque podía estar constituido por seis aviones A4Q. El análisis de las posibilidades de éxito en un ataque, teniendo en cuenta los medios de defensa A/A, permitían que sólo dos aviones alcanzaran el blanco con pérdidas del 50 al 60 por ciento.
5. De acuerdo con la velocidad máxima del portaaviones y la necesidad de viento real para el lanzamiento de los aviones se disponía, para una configuración de 6 bombas de 500 libras, con un alcance de 70/100 millas, distancias que no resultaban aceptables frente a las capacidades de los ingleses.
6. Los aviones S2E, utilizados como exploradores disponían de un radio de acción de 300/350 millas. Las limitaciones de movimiento impuestas a la fuerza por la amenaza submarina obligaban a utilizar los exploradores a máxima distancia, lo que no permitió que el regreso de los aviones al buque fuera conducido de manera de negar la posición de la fuerza. Este problema se demostró en el frustrado ataque de la noche del 1° de mayo, en que la FT 79 fue detectada por exploradores ingleses, que siguieron seguramente a los S2E cuando regresaron al portaaviones.
7. El buque no brindó la infraestructura mínima necesaria para el mantenimiento de las aeronaves S2 E por no disponer de un equipo propio de apoyo electrónico y aeronáutico. Además las características del hangar ocasionaron las limitaciones ya comentadas sobre la imposibilidad de probar motores en su interior, afectando las operaciones de otras aeronaves en cubierta o de lo contrario, si se daba prioridad a éstas, se demoraban las pruebas, afectando la disponibilidad de los aviones antisubmarinos.

Por lo expuesto se consideró necesario:

1. De mantenerse la decisión estratégica de disponer de una fuerza naval con capacidad ofensiva, era necesario modernizar el portaaviones, en especial para embarcar a los aviones de ataque Super Etendard, que en el conflicto fueron utilizados desde tierra.
2. La mayor cantidad de fallas y averías de los aviones S2 E, fueron producidas en sus motores, por lo que se creyó indispensable encarar el cambio de dichas plantas de poder por turbohélices. Al mismo tiempo se debería encarar la actualización de su equipamiento electrónico.
3. Las limitaciones operativas del portaaviones (cubierta de vuelo, hangares, ascensores, velocidad, etc.) no eran solucionables, pero deberían ser tenidas en cuenta si se estudiara su reemplazo.

### **Defensa antiaérea**

Si bien no se concretaron ataques aéreos, desde la fuerza y hacia ella, que permitieran evaluar los procedimientos tácticos y medios de defensa aérea se pudieron obtener las siguientes deducciones:

1. La defensa aérea puntual de unidades de la Flota de Mar, basada en artillería de diferentes calibres y sistemas de control tiro, fue evidentemente escasa y de dudosa efectividad. Esa característica se veía agravada en el caso de ataque de aviones a baja cota o misiles rozaolas.
2. No obstante no poder comprobar la efectividad del sistema de lanzamiento GWS 30 de misiles Sea Dart de los destructores tipo 42, se obtuvo, por información de los pilotos argentinos en los ataques a buques ingleses dotados del mismo sistema, la impresión de que se podían abrigar ciertas dudas sobre su eficacia, en caso de aviones a baja cota o misiles.
3. Se detectó que la fuerza inglesa pudo haber empleado helicópteros para la detección de aviones a baja cota o misiles rozaolas.
4. A pesar de la escasa disponibilidad de equipos de contramedidas electrónicas (CME),

en los aviones S2E, el uso de procedimientos adecuados permitió eludir la acción contraaérea de la flota oponente, por lo menos en los pocos casos en que se dio esa situación.

5. En la única oportunidad en que el G.T. 79.1 fue detectado y mantenido en contacto por exploradores ingleses, no se observó el uso medidas de apoyo electrónico (MAE), presumiblemente por tratarse de una acción nocturna y no disponer ese grupo de interceptores con capacidad nocturna, manteniéndose los exploradores mencionados a distancias mayores a las 70 millas.

Por lo expuesto se consideró:

1. El mejoramiento de la capacidad antiaérea puntual, ya sea contra aviones a cualquier altura o misiles rozaolas, se obtendrá disponiendo de sistemas de artillería de alta velocidad y gran volumen de fuego y de sistemas de misiles superficie-aire de corto y mediano alcance de alta performance. En el caso de aviones a baja cota y misiles rozaolas, por ser vital obtener el preaviso necesario sería adecuado disponer de sistemas de detección adecuados. Por ello debería analizarse la aptitud para esta tarea, el uso de helicópteros dotados de radares adecuados en reemplazo de los aviones DAT (detección aérea temprana), solución apta pero sumamente onerosa para su obtención y su posterior mantenimiento.
2. Se deberían implementar y verificar procedimientos tácticos, de los cuales durante el conflicto se carecía, para la utilización de equipos interferidores activos y lanzadores CHAFF, DAGAIE y otros especialmente como medidas para oponerse a dichos misiles.

### **Acciones de superficie**

Como en el caso anterior, no se produjeron acciones que permitieran obtener conclusiones, pero durante las ejercitaciones previas realizadas hasta el 1° de mayo, con el objeto de ajustar tácticas y procedimientos se pudo considerar que resultaba vital y prioritaria la necesidad de reconocer e identificar el blanco, como única forma de conducir acciones de superficie eficaces sobre los correctos objetivos materiales. Para ello se debería profundizar los procedimientos de identificación electrónica (MAE). Conocida la frondosa y versátil utilización de los helicópteros por parte del oponente, se confirmó la necesidad que las unidades de superficie dispusieran de esas aeronaves todo tiempo, dotados de misiles antisuperficie, como un medio muy apto para contribuir a las tareas de reconocimiento e identificación. El caso del ataque al aviso *Alférez Sobral* fue un ejemplo de estas tácticas ya que fue reconocido e identificado por un helicóptero que le lanzó un misil Sea Skua con 15 millas de alcance, fuera de la distancia efectiva de las armas de rechazo antiaéreo del buque.

### **Apoyo logístico en el mar**

Desde el comienzo de las operaciones se dispusieron, además del *Punta Médanos*, de dos petroleros de YPF, los que se desempeñaron satisfactoriamente. No obstante debido a sus características, dotación, adiestramiento y especialmente su velocidad, no fue posible incorporarlos a los G.T. y debieron operar desde posiciones de espera especialmente seleccionadas.

Esta deficiencia revitalizó la necesidad de disponer de por lo menos un buque logístico de adecuadas características y velocidad máxima sostenida, con posibilidades de operar con helicópteros, que permitiera acompañar a la F.T. y proveer además de combustible otros reaprovisionamientos, especialmente en operaciones prolongadas.

### **Otros aspectos**

Todas las operaciones que se planificaron para interferir, con medios de superficie, las

líneas de abastecimiento del oponente en su tránsito desde la isla Ascensión, arrojaron como resultado la poca factibilidad y aceptabilidad de las acciones debido a:

1. Los ingleses tenían información permanente y sistemática de las unidades propias, lo que les permitía desviar a tiempo dicho tránsito.
2. No se disponía de exploración aérea lejana permanente que posibilitara la oportuna localización de las unidades logísticas británicas y el consiguiente conocimiento de sus movimientos, como para intentar una interceptación con alguna probabilidad de encuentro.
3. Para minimizar la amenaza submarina resultaba necesario lograr la interceptación lo más lejos posible de la zona de Malvinas, con la consiguiente servidumbre logística a las fuerzas propias, difícil de satisfacer con los medios disponibles.
4. Las unidades de superficie argentinas tenían algunas limitaciones que comprometían la factibilidad de estas operaciones: los destructores con velocidad máxima sostenida de 24 nudos no ofrecían confiabilidad para acciones prolongadas a gran distancia; de los destructores tipo 42, sólo uno poseía adecuada capacidad para una acción de superficie (misiles Exocet MM 38); las corbetas tipo Drummond con velocidad máxima sostenida no mayor de 20 nudos, con posibilidad de verse drásticamente reducida por el estado del mar; el portaaviones con su grupo aéreo embarcado con limitada velocidad máxima sostenida, no mayor de 18 nudos y elevada vulnerabilidad ante acciones de submarinos.

En el ámbito de las operaciones conjuntas propias, particularmente en el control de aeronaves (ARA-FAA), comprobadas principalmente por el destructor *Santísima Trinidad*, se pusieron de manifiesto carencias de procedimientos comunes para el empleo de las fuerzas, entre las que se detectaron:

1. Deficientes procedimientos de reconocimiento e identificación de aeronaves propias, que afectaron seriamente el control aéreo en el mar, y en muchos casos obligaron a estériles esfuerzos de la defensa antiaérea de la Flota.
2. Dificultades para el control aéreo por diferencias en los procedimientos de comunicaciones y disponibilidad de equipos compatibles entre ellos, el uso de diferentes idiomas operativos, falta de adiestramiento en procedimientos de control aéreo conjunto y carencia de un sistema conjunto seguro y eficaz para intercambio de información de inteligencia y contactos.

### **Sorpresas tácticas y técnicas**

Las unidades de la F.T. 79 no tuvieron prácticamente contacto táctico con la Fuerza Expedicionaria Inglesa, salvo esporádicas situaciones los días 1º y 2 de mayo, no obstante no se apreciaron aspectos operativos que pudieran ser considerados como sorpresas tácticas o técnicas. Ello se debió a que se dispuso de información de inteligencia completa, especialmente en lo referente a medios y armas que disponía el oponente. Sin embargo conviene señalar algunos aspectos significativos del empleo operativo de los medios, que confirmaron presunciones existentes o merecieron ser destacados:

1. Utilizaron aviones Sea Harrier como exploradores aprovechando la capacidad de los radares Blue-Fox, habiéndose verificado su capacidad para mantener exploración en contacto.
2. Demostraron un uso intensivo de helicópteros para todo tipo de tareas con gran versatilidad y flexibilidad, los cuales se hallaban embarcados o tenían facilidades para operar en casi la totalidad de los buques que intervinieron en la campaña, incluyendo auxiliares y mercantes. Fueron utilizados en búsqueda antisubmarina, exploración aérea y detección aérea temprana, reconocimiento e identificación, enlace de comunicaciones, ataque a buques de superficie con misiles Sea Skua, apoyo logístico a unidades navales y terrestres, transporte de personal, spotter de artillería, apoyo cercano en operaciones terrestres, salvamento y rescate en caso de hundimiento y abandono de buques y transporte de heridos.

3. En el aspecto de las comunicaciones, utilizaron sin restricciones canales en MF y HF para su ligazón en un teatro que por su extensión no permitió el uso de bandas más discretas e indicativas de llamadas de gran variabilidad y lenguaje convencional que proveía adecuada seguridad.

Por último cabe señalar algunas consideraciones sobre la vulnerabilidad de las unidades británicas a los ataques aéreos con misiles, bombas y cohetes, teniendo en cuenta que la Flota de Mar contaba también con destructores tipo 42 gemelos del HMS *Sheffield*:

1. Poca eficaz defensa antiaérea contra ataque de aviones a baja cota o aparentemente nula contra el mismo tipo de aviones que lanzaron sus misiles a distancias mayores de 15 millas.
2. Escasa resistencia al castigo, tanto desde el punto de vista estructural como de sus equipos y sensores, especialmente los expuestos en cubierta.

### Conclusión

Durante estos años, se han escuchado a veces voces, provenientes tanto de la misma Armada como de otras Fuerzas, enjuiciando a la Flota de Mar, por su pobre actuación, luego de la Operación Rosario.

Los párrafos precedentes posiblemente expliquen las causas que obligaron a esa actuación, pero se repite que de acuerdo con nuestra doctrina la aceptabilidad de las operaciones ofensivas era muy pobre. Alguien podrá aducir que no obstante se debería haber tomado la decisión de atacar. El Estado Mayor de la Flota planificó y de acuerdo con la doctrina asesoró al Comando sobre las pruebas AFA. Éste finalmente fue el que debió tomar la difícil decisión de contraponer las posibles pérdidas de vida y unidades propias con las que se podrían infligir a las numerosas inglesas, las que serían rápidamente repuestas por su industria naval o, más aún, por sus aliados estratégicos.

Al respecto el mismo secretario de Defensa, años más tarde de la finalización del conflicto, manifestó que le había ofrecido a la Sra. Thatcher el préstamo de un portaaviones, en caso de que fuera hundido alguno de los dos (HMS *Hermes* e *Invincible*) que operaron en el conflicto. <sup>(12)</sup>

(12)  
The Official History of Falklands Campaign, Sir Lawrence Freedman. Capítulo 26: American Support, pág. 381.

Pero también existen otros autores importantes que han justificado la actuación de la Flota. Un caso destacado es el del Capitán de Navío (R) Wayne Hughes Jr., de la Armada Norteamericana, profesor de la Academia Naval de Annapolis y del prestigioso Instituto Naval de Postgrado de Monterrey, considerado como uno de los mejores investigadores y escritores sobre táctica naval, analista de sistemas en tres Estados Mayores y autor del libro *Military Modeling*, sobre el uso de modelos en la investigación militar. Actualmente la última edición de su libro sobre Tácticas de Flota y del Combate Costero es de lectura obligatoria en las Escuelas de Guerra Navales, incluyendo la nuestra.

(13)  
Tácticas de Flota y del Combate Costero. Capitán de Navío USN (R) Wayne Hughes, pág. 174, y BCN N° 806, pág. 96.

Justificó la actitud de la Flota de Mar al considerar que el hundimiento del crucero *General Belgrano*, construido antes de la Segunda Guerra Mundial, demostró que se requieren armas modernas para pelear guerras modernas y que en el caso de Malvinas la Armada Británica superaba ampliamente a la Argentina, particularmente en lo atinente a los submarinos nucleares. Según su concepto, habiendo apreciado su inferioridad la flota argentina obró correctamente al retirarse a sus aguas territoriales, sustrayéndose a las acciones. <sup>(13)</sup>

(14)  
BCN N° 814: "Otra visión del posible diseño de la Armada Argentina hasta el 2030", pág. 325. CL (R) Carlos E. Cal, CN (R) Juan A. Imperiale y CN (R) Alejandro J. Tierno.

Otro análisis interesante puede realizarse consultando las tablas publicadas en un reciente artículo del BCN, donde se aprecia que a medida que las unidades del oponente son más numerosas que las propias, en un combate entre fuerzas de superficie dotadas de misiles, si bien aquéllas sufrirían pérdidas, las nuestras podrían llegar a ser totales. <sup>(14)</sup>

Por último, si analizamos la historia, durante la Segunda Guerra Mundial se puede encontrar un trágico ejemplo de cómo no se deben utilizar las unidades de una flota cuando la aceptabilidad no lo aconseja.

La acción ocurrió durante el ataque a la isla de Okinawa por parte de los norteamericanos el 1° de abril de 1945. Los desembarcos comenzaron ese día y como de costumbre el primer objetivo fueron los aeródromos, que cayeron ese día. Los japoneses de la isla le pidieron al Almirante Toyoda, a la sazón Comandante en Jefe, para que le enviara un acorazado que fuera una amenaza para la fuerza norteamericana y aliviara el intenso fuego naval que estaban recibiendo en la isla.

El almirante japonés, irritado, ordenó formar una fuerza naval denominada Fuerza Especial de Ataque Marítimo, constituida por el acorazado *Yamato*, el crucero ligero *Yahagi* y ocho destructores. La misión ordenada fue: ir a Okinawa, irrumpir entre los buques de guerra aliados que operaban frente a la isla y empezar a disparar indiscriminadamente con todas las bocas de fuego disponibles, para tratar de causar el mayor daño posible.

Considerando que la fuerza aliada que se encontraba operando en el lugar tenía mayor cantidad de buques incluyendo portaaviones y submarinos, la tarea resultaba inaceptable bajo el punto de vista de la pérdida de buques japoneses, por lo que se sabía que su destrucción sería inevitable; pero se pensó que esa Fuerza Especial suicida, al mando del Vicealmirante Seiichi Ito, haría bastante daño antes de su inexorable hundimiento. Como no habría regreso, el reabastecimiento de las unidades no sería necesario, y por ello la carencia de combustible que sufrían en esos días no tendría importancia.

La fuerza japonesa zarpó de Tokuyama en el Mar Interior del Japón el 6 de abril por la tarde. Inmediatamente después comenzaron a detectar submarinos aliados, cercanos a tierra, que vigilaban sus movimientos, por lo cual la fuerza aumentó su velocidad a 25 nudos y como medida antisubmarina la formación comenzó a zigzaguear. Por la noche la radio japonesa interceptó un mensaje aliado que informaba de la zarpada del *Yamato*. Al día siguiente a la salida del sol los destructores adoptaron una cortina antiaérea defensiva con los buques capitales en el núcleo.

Sobre las ocho de la mañana, la exploración aérea de los japoneses, con base en tierra, detectó un grupo de portaaviones aliados situados a 70 millas al este de Okinawa. Los primeros hidroaviones de exploración aliados aparecieron dos horas después, cuando la fuerza japonesa había caído al sur a 300 millas de la isla. Pasado el mediodía se aproximó la primera oleada de aviones atacantes y, para dificultar su accionar, aumentaron la velocidad a la máxima posible, pero por carecer totalmente de cobertura aérea, la fuerza japonesa fue bombardeada y torpedeada a mansalva por los pilotos atacantes, sin que los nuevos proyectiles antiaéreos San Shiki de 18 pulgadas que explotaban en el aire lanzando esquivas, les produjeran derribos.

El *Yamato* fue el blanco preferido al cual lo fueron saturando con bombas y torpedos, por lo que fue perdiendo velocidad paulatinamente y escorándose a medida que se inundaba; finalmente a las 14.30 horas, luego de recibir 10 impactos de torpedos y 6 de bombas se hundió, siguiendo la suerte del crucero *Yahagi*, que ya había sucumbido anteriormente. Así el poder aeronaval aliado había desbaratado la última misión de la fuerza japonesa, que quedó detenida a 200 millas de su destino, sin llegar a molestar en lo más mínimo a la fuerza que actuaba en el desembarco en Okinawa. <sup>(15)</sup>

Éste es un vívido ejemplo de lo que le puede ocurrir a una fuerza cuando se halla en inferioridad de condiciones operativas, demostrando que el sacrificio de tantas vidas y unidades no sirvió absolutamente para nada ya que el 2 de septiembre el Japón se rindió, quedando a flote sólo un puñado de buques que habían constituido la tercera marina del mundo.

(15)  
The end of the Imperial Japanese Navy. Masanori Ito. Cap. 10, Special Attack Operations.

Algo similar ocurrió con nuestro viejo crucero *Belgrano*, y sus 323 tripulantes muertos, que a raíz de su pobre defensa antisubmarina fue torpedeado por un moderno submarino nuclear que se dio el lujo de llegar a 8.000 yardas del blanco sin siquiera ser detectado. Que su sacrificio, al que rendimos homenaje todos los años, constituya una lección y un ejemplo para las jóvenes generaciones.

Actualmente, algunos de los buques de la Flota de Mar que participaron en el conflicto, en particular el portaaviones *25 de Mayo*, ya no existen más, pero otros aún continúan navegando y prestando sus buenos servicios. Otras unidades se han incorporado después de 1982, particularmente los destructores y corbetas Meko 360 y 140 y el buque de reabastecimiento logístico, que han solucionado muchos de los aspectos negativos de las capacidades de la Flota, señalados después del conflicto

Sólo quedaría pendiente completarlas con un portaaviones pero con características apropiadas (como se vio por lo manifestado por los ingleses, a pesar de las deficiencias relacionadas, con respecto al viejo *25 de Mayo*, que fue considerado una amenaza permanente y lo buscaron para hundirlo), constituiría una real amenaza para cualquier virtual oponente que por ahora parece lejano de aparecer, aunque no se debe olvidar que a través de la historia han surgido países con diversos intereses, como para intentar atacar militarmente a otros que por su debilidad son una invitación a tales acciones.

Quien tenga dudas sobre esta última necesidad debería leer el anexo A, del artículo "Otra visión del posible diseño operativo de la Armada Argentina hasta el 2030 (partes 6 y 7 y reflexiones finales)" publicado en el *Boletín del Centro Naval* N° 814. A mí no me quedó ninguna. ■

#### NOTAS DEL AUTOR

1. El análisis de las reales capacidades de la Flota de Mar efectuado en la segunda mitad de 1982 fue realizado con la importante colaboración del entonces Capitán de Fragata, hoy Vicealmirante (R) Alvar Rodríguez, brillante colaborador del suscripto durante el conflicto.
2. Las publicaciones inglesas utilizadas en la redacción del artículo fueron facilitadas por un estudioso de la Guerra de Malvinas, el Dr. Jorge Bóveda, a quien agradezco públicamente su deferencia.



## COMANDO DE TRANSPORTES NAVALES

MÁS DE 126 AÑOS AL SERVICIO DEL SUR ARGENTINO

TRANSPORTE MARÍTIMO DE CARGAS

Avda. Pedro de Mendoza 550 (1156) Buenos Aires, Argentina

Tel: 4307-1217 3562 Fax: 4307-0119

E-mail: [comercial@cotn.com.ar](mailto:comercial@cotn.com.ar) [comercialtnavales@ciudad.com.ar](mailto:comercialtnavales@ciudad.com.ar)