



Un Macchi MB339A de la Aviación Naval Argentina comandado por el Teniente de Navío Owen Crippa descarga su armamento sobre el HMS *Argonaut* siendo el primer ataque aéreo a la flota acontecido el 21 de mayo de 1982.

Óleo de Carlos A. García, artista de reconocida trayectoria, a quien agradecemos que nos haya autorizado su reproducción.

Quienes quieran interiorizarse de su obra pueden visitar su página web: <http://www.aviationart.com.ar/>

A 25 AÑOS DE LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR

CARLOS A. GARCÍA BOLL

Cuando la Dirección del *Boletín del Centro Naval* me propuso que, como Comandante de la Aviación Naval durante la Guerra de Malvinas, presentara un escrito con motivo del 25° aniversario del conflicto, tuve dudas en cuanto a su contenido porque qué se puede decir que sea novedoso sobre un tema que ha sido tratado en más de cien libros y miles de artículos periodísticos de toda índole, contenidos, intenciones y niveles. Ya ha pasado esa fiebre publicitaria, y la cuestión ha quedado en manos de los especialistas y algunos estudiosos que siguen investigando, en tanto los Estados Mayores han asimilado las enseñanzas y las unidades operativas incorporaron sus experiencias: todo ha sido dicho, excepto lo que no se conoce y lo que no se quiere decir, por lo que tiene sus dificultades expresarse sin ser redundante o simplemente retórico.

En la certeza de que todo lector del *Boletín* está informado sobre las operaciones de la guerra, así como sus prolegómenos y consecuencias, haré algunas descripciones y comentarios aclaratorios no del todo conocidos sobre hechos parciales del conflicto, en el nivel táctico y estratégico operacional, en lo que a la Aviación Naval se refiere.

En lo posible no daré nombres, porque al tratarse de un relato parcial forzosamente quedarán fuera de él numerosos Jefes, Oficiales y Suboficiales que actuaron con extraordinaria habilidad y valor, y por ello serían dignos de ser mencionados también.

Preliminares de la operación del 2 de abril

Es ineludible hacer en primer lugar una referencia al planeamiento, para recordar cómo comenzó la preparación militar de la operación. El planeamiento de la recuperación de Malvinas se inició como una previsión; las situaciones evolucionaron de tal modo que condujeron a la ejecución de una operación anfibia y toma de posesión reales, seguidas de una guerra que duró setenta y cuatro días, una guerra no prevista, con medios, teatro de operaciones y enemigo absolutamente novedosos, y con menos de un mes para adecuar planes, hombres y medios para afrontarla.

El Contraalmirante VGM (R) Carlos Alberto García Boll ingresó a la Escuela Naval Militar en 1947. Egresó como guardiamarina en diciembre de 1951. Recibió sus alas de aviador naval en diciembre de 1952 y cursó la Escuela de Guerra Naval en 1966. Comandante de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración en 1967 y 1968, jefe de la Base Aeronaval Río Grande en 1969, 1970 y 1971, miembro de la Misión Naval Argentina al Paraguay en 1972 y 1973. Director de la Escuela de Aviación Naval y Comandante de la Escuadra Aeronaval N° 1 en 1974. En 1975 realizó el Curso Superior de Estrategia en la Escuela de Guerra Naval y en 1977 fue Comandante de la Fuerza Aeronaval N° 1. Subsecretario de Seguridad Nacional (Presidencia de la Nación - Secretaría de Planeamiento) en 1979. Ya como Contraalmirante en 1980 integró la Comisión de Asesoramiento Legislativo (CAL). Entre 1981 y 1982 fue Comandante de la Aviación Naval. Pasó a retiro en diciembre de 1982.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 816

Enero/abril de 2007

Recibido: 30.11.2006

Página anterior: Portaviones ARA *25 de Mayo* en banco de niebla listo para operar en apoyo de las fuerzas de desembarco durante la toma de las Islas Malvinas.

El 15 de diciembre de 1981 se recibió la orden de hacer el Estudio Preliminar para una operación de reconquista de la soberanía argentina en Malvinas, como una prevención ante la mala evolución que mostraban las negociaciones diplomáticas con Gran Bretaña. Para absoluta discreción, en este trabajo sólo debía participar un grupo muy reducido de Oficiales Superiores. Del estudio presentado cinco días después, surgió la factibilidad, aptitud y aceptabilidad para la ejecución de la operación a desarrollarse utilizando únicamente medios de la Armada.

Pocos días después, a principios de 1982, se ordenó el planeamiento completo de la operación, pero a realizarse en forma conjunta por las tres Fuerzas, por lo que al grupo se agregaron sendos representantes de Ejército y Fuerza Aérea. Simultáneamente los Comandantes de Componentes adoptaron medidas para acelerar el alistamiento de sus fuerzas, obtener información del oponente y hacer las adaptaciones necesarias al Teatro de Operaciones.

El lugar asignado para la tarea era un cuarto minúsculo, sin luz natural ni aireación, con fuerte custodia externa, ubicado dentro de la Fuerza de Apoyo Anfibio (FAPA), en Puerto Belgrano. Allí se trabajó ininterrumpidamente durante dos meses con aceptable armonía salvo algunas rispideces con la Fuerza Aérea relacionadas con el control del aeropuerto de Malvinas, los planes de comunicaciones y el plan de Búsqueda y Rescate en el mar. Se procuró resguardar el secreto a ultranza, criterio que a muchos, con mayor o menor razón, resultó molesto al enterarse recién con el comienzo de las operaciones: resultó molesto, pero era necesario.

El planeamiento se hizo en base al Estudio Preliminar, elaborando en primer término la Directiva Estratégica Militar, con probable ejecución para el mes de julio, que más tarde se redujo al 15 de mayo; la DEMIL fue presentada y aprobada a fines de enero de 1982. Inmediatamente se comenzó el estudio y redacción del Plan Esquemático, terminado a fines de febrero.

El Plan preveía que la Fuerza Conjunta estaría en condiciones de operar a partir del 15 de mayo, con un preaviso no menor de 15 días. Los medios utilizados serían desafectados a partir del día D+5, permaneciendo en Malvinas una guarnición de Ejército de 500 hombres. Se designaría un Gobernador Militar. No se hacían apreciaciones en cuanto a política y relaciones internacionales, capacidades del enemigo ni probabilidad de evolución de la situación, pues esa tarea sería desarrollada por un organismo de mayor nivel que sería designado por separado.

Aprobado el Plan Esquemático, se confeccionaron los planes de detalle y los contribuyentes de cada Componente, determinándose también las ejercitaciones conjuntas que debían coordinarse y ejecutar.

El incidente acaecido en las Georgias con un grupo de operarios chatarreros argentinos acortó sustancialmente los plazos, lo que obligó a introducir modificaciones en las previsiones y acelerar la disponibilidad de algunos medios.

El 26 de marzo la Fuerza de Desembarco recibió la orden de embarcar y el 28 zarpó de Puerto Belgrano la Fuerza de Tareas Anfibias: llevaba a bordo helicópteros de la Primera y Segunda Escuadrillas, y era apoyada por la Flota de Mar, con su Grupo Aeronaval Embarcado, y por los aviones de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración que barrían todo el Mar Argentino. El mal tiempo durante la travesía obligó a demorar 24 horas el Día D, llevándolo al 2 de abril. La aproximación nocturna de la Fuerza de Tareas Anfibias y el posterior desplazamiento de la Fuerza de Desembarco, en aguas y terrenos desconocidos y con información que nunca llega a ser completa, actualizada ni confiable, fueron tan impecables como exitosos.

Puerto Argentino fue tomado el mismo 2 de abril. A continuación el objetivo fue transferido al Ejército Argentino. Ese mediodía, el Comandante de la Fuerza de Desembarco y el Comandante de la Aviación Naval, reunidos en Puerto Argentino y mientras compartían un rancho

Helicóptero Sea Linx, asignado al destructor ARA *Santísima Trinidad*. Fue la primera aeronave que aterrizó en suelo malvinense durante la operación Rosario.



volante, acordaron el inmediato repliegue de los efectivos por medio de las Escuadrillas Aeronavales de Sostén Logístico Móvil, lo que permitió que algunas unidades de la Fuerza de Desembarco durmieran esa misma noche en sus respectivas bases naturales. El repliegue quedó finalizado el día 4 a mediodía.

Personal y material

A comienzos de 1982 la Aviación Naval contaba con 97 aeronaves asignadas, de las cuales 85, es decir el 87%, estaban en servicio. Había algunas escuadrillas, por ejemplo las dos de Sostén Logístico Móvil, que tenían el 100% de aviones en servicio. La Aviación Naval volaba 28.000 horas al año. Los aviadores navales eran alrededor de 160.

El grado de adiestramiento, favorecido por la política de países de relevar un tercio de la Plana Mayor por año, variaba entre los niveles aceptable y bueno, y se afianzó durante las operaciones. Durante el conflicto se volaron 6.250 horas.

Se perdieron 14 aeronaves (12 aviones y 2 helicópteros); sólo una de ellas se fue al agua por fallas, un Sea Lynx de un destructor cuya tripulación fue rescatada, lo que de por sí habla de un buen nivel de mantenimiento, teniendo en cuenta que los aviones operaban alejados hasta 500 millas de su base en tierra y la mayoría lo hacía fuera de su lugar de asiento habitual.

¿Dónde estaban los hombres de la Aviación Naval?

- Estaban en las diez Escuadrillas que participaron en el conflicto.
- Estaban en los Estados Mayores de la FT80 y sus Grupos de Tareas.
- Estaban en las Bases Aeronavales del Sur y en la Estación Aeronaval Malvinas.
- Estaban integrados a las dotaciones de buques de la Flota de Mar y del Grupo Naval Antártico.
- Estaban como asesores en los aviones de largo alcance de la Fuerza Aérea que exploraban el Atlántico hasta más allá del Ecuador y de las Islas Georgias del Sur, y de aviones civiles movilizadas por esa fuerza para buscar al enemigo. En algunos de esos vuelos participaban también oficiales de superficie, según coordinaciones hechas por el Comando de Aviación Naval.
- Estaban en el Grupo Asesor asignado a la Fuerza Aérea en Comodoro Rivadavia.
- Estaban presentándose en el Comando de Aviación Naval como voluntarios para misiones especiales y particularmente riesgosas.
- Estaban abandonando sus oficinas en Buenos Aires para presentarse voluntariamente en las unidades operativas.
- Estaban en la Base Aeronaval Punta Indio, en número de 12, luego de ser convocados y dejar sus trabajos en aerolíneas comerciales, readaptándose a los aviones de combate.
- Estaban recorriendo distintos países buscando aviones A-4, misiles Exocet y elementos especiales.
- Estaban regresando al país desde sus destinos en el exterior para presentarse voluntariamente en las unidades operativas.
- Estaban en la guerra.

Errores y aprendizaje

Cuando se constituyó el Comando Conjunto en Malvinas, sus miembros fueron advertidos de la dificultad casi insalvable que representaba la lejanía del Teatro de Operaciones de las bases naturales de asiento de los aviones en el continente, lo que afectaría cualquier operación de apoyo.

Cuando llegó el 1° de mayo y comenzaron los ataques aéreos y navales ingleses, desde la Guarnición Malvinas, a pesar de los acuerdos preliminares establecidos al respecto, pero con toda lógica y razonabilidad, pidieron apoyo aéreo. En ese entonces todavía los A-4s no habían sido desplegados al sur, así que en Río Grande sólo estaban los Super Etendard (SUE). Era el primer

día de uso de las armas en la primera guerra misilística de la historia mundial. Puerto Argentino era cañoneado por dos fragatas inglesas que navegaban por un corredor a 15 millas y paralelo a la costa. Ante el clamor reiterado pidiendo que esos buques fueran batidos, autorizé la salida de dos SUE con misiles Exocet. Despegaron de Río Grande a 1638 y a 1710 se reunieron con el avión tanque, un KC-130 de la Fuerza Aérea. Estaban al 090 de Río Grande y a 240 millas. La maniobra comenzó sin inconvenientes, pero en uno de los aviones apareció una pérdida de combustible que obligó a cancelar la misión, regresando ambos aviones a Río Grande.

Hasta aquí el relato simple de una salida abortada. Pero lo más importante, deducido después de haberlo meditado serenamente, es que no debió ser autorizada, por tres razones: 1) porque los SUE habrían tenido que romper el silencio para comunicarse con Malvinas para el guiado hacia el blanco (el silencio de radio era uno de los factores esenciales para el éxito de los ataques), 2) porque a menos de 20 millas (los buques estaban a 15) los misiles podían ser seducidos por la costa y 3) porque contando con escasos misiles los mismos debían ser utilizados únicamente sobre blancos capitales.

A partir de ese día los Exocet fueron lanzados siempre sobre el Grupo de Portaaviones, y fue muy duro negar el apoyo cuando Malvinas lo requería. Así fuimos aprendiendo, hasta hundir 34.000 toneladas de buques enemigos. Es para destacar que este primer vuelo, luego abortado, era liderado por el Comandante de la Escuadrilla, de la que no surgió ninguna objeción, pese a los condicionantes mencionados y el riesgo que representaban.

Un dato adicional para acotar es que los Exocet se degradaban por diversos factores, y el mayor de ellos era cuando el avión partía y debía regresar con los misiles colgados. Cuando la degradación llegaba a su límite, en ocasiones los Exocet eran embarcados durante el crepúsculo vespertino en un F28 que los llevaba a la Base Aeronaval Comandante Espora, de allí al Taller de Misiles de Puerto Belgrano, donde eran recorridos durante la noche, y embarcados nuevamente en el F28 regresaban a Río Grande; antes de que amaneciera estaban listos para ser usados con su degradación anulada.

Confusiones

Durante el mes de abril y los primeros días de mayo, permanecían al norte de Malvinas aproximadamente 65 pesqueros, en su mayoría del bloque oriental, que continuaban desarrollando sus actividades. Esta circunstancia dificultaba en grado sumo por un lado la tarea de los exploradores y por el otro la de quienes tenían que interpretar sus informes separando los buques pesqueros de los ingleses.

A propósito de estas confusiones, en una oportunidad en horas de la tarde, mientras un avión logístico se dirigía de Río Grande a Ushuaia, un tripulante vio por entre las nubes una formación de cinco buques en fila, al parecer fragatas, al sudeste de Tierra del Fuego y con rumbo al continente. Al no contar en ese momento con aviones de exploración disponibles para verificar el contacto, se ordenó al mismo avión que obtuvo el avistaje que lo confirmara, cosa que hizo poco tiempo después. Ante la presunción de que se tratara de un grupo inglés que se aproximaba para bombardear Río Grande en horas nocturnas, ordené que se lo atacara, pero a todo esto la noche fueguina ya estaba cayendo y la meteorología se deterioraba de tal modo que impidió cualquier movimiento. En la base aeronaval se apeló entonces al penoso recurso de la dispersión terrestre, remolcando los aviones a una distancia considerable de la base y dejándolos a la intemperie, con temperaturas bajísimas, y una guardia permanente. Al día siguiente se localizaron nuevamente los barcos y se comprobó que eran pesqueros rusos. Ante persistentes avisos y comunicaciones con Embajadas, finalmente los pesqueros desaparecieron de la noche a la mañana.

(1)
Los Cien Días (One Hundred Days), Almirante Sandy Woodward con Patrick Robinson, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, página 223.

Este tipo de equívocos han ocurrido en todas las guerras, como producto de situaciones que hay que resolver con equipos inadecuados y/o personal no calificado. Al respecto, sobre esta misma contienda hay un relato del Almirante Woodward sobre informes erróneos que proporcionaban los aviones de la RAF a la Fuerza de Tareas británica (1).

Básicamente, mi enojo con los de uniforme azul claro tenía que ver con sus expediciones hacia la zona de guerra en el enorme Nimrod de la RAF, un avión para patrullaje marítimo con el excelente radar Searchwater. La idea siempre había sido que ellos volarían sobre el área a altura conveniente y nos informarían cualquier cosa que encontraran. Cosa que hacían de buena gana, esforzadamente y con gran entusiasmo. El problema fue que se equivocaban una y otra vez, lo cual puede no ser demasiado importante en tiempos de paz, pero sí desastroso en una guerra.

Por ejemplo, a mediados de abril me enviaron un mensaje diciendo que habían ubicado un grupo de barcos pesqueros en el preciso lugar en que yo sabía que estaba navegando el grupo de avanzada del Brilliant. Ellos no podían asegurar nada pero les parecía que eran pesqueros. En este caso yo tenía mejor información que ellos, pero difícilmente pueda decirse que la que ellos proporcionaban inspirara alguna confianza. Dejé pasar ese error, pero los errores seguían sucediéndose.

Más adelante nos alertaron con urgencia acerca de la posición del portaaviones argentino, que ellos habían detectado en un lugar de alta mar. Afortunadamente nosotros sabíamos perfectamente que no podía tratarse del portaaviones. En efecto, resultó un grande e inofensivo barco de carga. Yo sólo pedía que cuando me pasaran una información, esa información viniera con cierta garantía de veracidad, de lo contrario era preferible que no me la pasaran. Cuando me quejé duramente a Londres por estos errores, recibí como contestación que mi queja había molestado a todo el Alto Comando de la Real Fuerza Aérea.

Los aviones basados en Malvinas

La selección del Batallón de Infantería de Marina N° 5 (BIM5) para su traslado a Malvinas fue tan lógica como acertada; se trataba de un batallón adiestrado y acostumbrado a una topografía y clima similar al de las islas, lo que confirmó después con su comportamiento disciplinado y heroico en combate. Desde hacía varios años sus ejercitaciones en Tierra del Fuego eran complementadas con tareas de Apoyo Aéreo Cercano brindadas por el Grupo Aeronaval Insular (GAI), con aviones Mentor y AerMacchi MC 33.

Cuando el BIM5 fue llevado a Malvinas pidió que fuera también el GAI, por lo que se destacaron cuatro Mentor a un campo auxiliar preseleccionado en la isla Gran Malvina. Tres de ellos despegaron el 1° de mayo por orden del Comando Naval en Malvinas, para efectuar un ataque a helicópteros enemigos. Durante el vuelo se encontraron con dos Harrier que los obligaron a abortar la misión; utilizando hábilmente las nubes pudieron eludir su ataque. Posteriormente los aviones Mentor fueron destruidos en tierra por una incursión de comandos ingleses.

A requerimiento del Comando Naval en Malvinas, también se enviaron cuatro aviones MC 33, que al no tener otra pista donde operar ni lugar donde estacionar quedaron sobre tabloncitos al lado de la cabecera de pista; allí sufrieron las infinitas penurias derivadas de los ataques aéreos y la intemperie. Desde allí partieron sus misiones de combate. Lamentablemente en ellas se produjeron las pérdidas de dos pilotos.

Hay un relato inglés sobre una de estas misiones, el 21 de mayo, ordenada para confirmar el desembarco que en ese momento se producía en San Carlos. Para ello se ordenó despegar una sección de MC 33. Por fallas en uno de los aviones sólo pudo salir el otro en solitario. Después del despegue las condiciones meteorológicas lo obligaron a desviarse, entrando a la bahía San Carlos por su costa norte, con arribamiento sur, a 500 pies de altura y 300 nudos de velocidad, cuando comenzó a ver barcos. Dice el inglés ⁽²⁾:

Un avión argentino Macchi 339, volando a la altura de la cresta de las olas a lo largo de la costa norte, giró súbitamente para dirigirse a la angosta entrada del estrecho de San Carlos, a la máxima velocidad que podía. La primera nave que vio fue la Argonaut (fragata clase Leander, del Grupo Exocet), a la que disparó una salva de cohetes de cinco pulgadas, para luego descender un poco y lanzar sobre las cubiertas

(2)
Los Cien Días (One Hundred Days),
Almirante Sandy Woodward
con Patrick Robinson,
Editorial Sudamericana,
Buenos Aires, página 265.



El Teniente de Navío Owen G. Crippa (der.), la aeronave 4-A-115 y mecánicos después del ataque solitario a la nave HMS *Argonaut*.

Las necesidades apremiantes de la guerra, las exigencias del teatro de operaciones y la evolución de los acontecimientos condujeron a que nunca, ni los Mentor ni los MC 33, fueran utilizados por el BIM5. Se perdieron 5 MC 33.

los proyectiles de sus cañones de 30 mm. Un cohete alcanzó el área del *Seacat* e hirió a tres hombres, uno de los cuales perdió un ojo y otro, un sargento, recibió un trozo de esquirla 3 cm por arriba del corazón. El ataque había sido tan rápido y súbito que el atacante escapaba ya en dirección sudeste antes de que ninguna clase de arma le fuera apuntada. Finalmente, le dispararon un misil *Blowpipe* desde la cubierta del *Canberra*, el *Intrepid* lanzó un misil *Seacat* y el *Plymouth* abrió fuego con los cañones de 4,5 pulgadas. Pero el *Macchi* pudo alejarse para informar a su Comando sobre los 14 barcos que acababa de avistar en la bahía de San Carlos.

Aviones arrendados

Cuando comenzaron las operaciones tendientes a la recuperación de Malvinas, a fines de marzo de 1982, todas ellas estaban amparadas en la protección que les brindaban las exploraciones de los aviones *Neptune*, tanto antisubmarina como antisuperficie a larga distancia, y que continuaron luego del 2 de abril. Paralelamente al cumplimiento de esta imprescindible capacidad, era evidente el creciente deterioro de los dos únicos y viejos aviones que la estaban prestando. Es por eso que el Estado Mayor General de la Armada analizó alternativas urgentemente, y resolvió arrendar dos aviones brasileños *Embraer 111*.

Se destacaron dos tripulaciones a Brasil el 27 de abril. Quince días después estaban los dos *Bandeirantes* en nuestro país, y el 22 de mayo comenzaron a explorar desde la Estación Aeronaval Río Gallegos. Allí se reunieron con los cinco aviones *Tracker S2E* de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, que habían sido desembarcados del portaaviones para desarrollar también tareas de exploración desde tierra; de acuerdo con los sectores que todas las noches les fijaba el Comando de la Aviación Naval, estos dos elementos de tareas mantuvieron durante todo el conflicto la exploración alrededor de Malvinas, hasta San Carlos los esforzados *S2E* en el límite de su autonomía, y más allá los *Embraer 111*, que pocos días después sumaron dos tripulaciones más. El *Embraer 111*, de vigilancia marítima en tiempo de paz, con seis horas de autonomía y un radar que le aseguraba 65 millas de alcance sobre un blanco mediano, no poseía equipos de contramedidas ni alarmas electrónicas (en la Base Aeronaval Comandante Espora se le instalaron analizadores de espectro), y además carecía de equipos antihielo, lo que para una situación de guerra y un teatro de malas condiciones meteorológicas, lo hacía bastante débil y vulnerable. Y así volaron 39 misiones operativas.

(3) Malvinas. Orgullo de un recuerdo por el Capitán de Fragata Julio E. Kalauz, editado por *Mach 1*, Año V, N° 24, pág. 4, correspondiente a enero/marzo de 1989.



Único *Tracker S2E* camuflado de azul a partir del 15 de mayo.

Era para mí una incógnita. No me imaginaba cómo hacían estas tripulaciones para volar sin antihielos con mal tiempo, nubes y temperaturas bajas, hasta que años después llegó a mis manos un escrito elaborado por el Comandante de ese elemento de tareas; allí decía ⁽³⁾:

Cada vez que debíamos despegar para un vuelo de exploración con mal tiempo pensaba en los problemas que podríamos tener, me encomendaba a Dios y le rogaba que no tuviéramos una plantada de motor o una pérdida de sustentación por el hielo acumulado.

Y Dios los ayudó. Gente valiente los hombres de la Aviación Naval, que operaron en ese teatro hostil y complicado, en total desventaja contra un enemigo que domi-

naba el mar y el aire, con unos pocos medios actualizados y una gran mayoría de materiales anticuados y obsoletos, y que para colmo hasta debieron ser usados en tareas ajenas a su concepción original. No otra cosa puede decirse de las 672 misiones que cumplieron en el área de batalla las distintas tripulaciones de la diez Escuadrillas Aeronavales, en una formidable demostración de temple y profesionalismo.

Los dos Embraer 111 fueron reintegrados a la empresa brasileña, indemnes, el 24 de julio de 1982.

Otras consideraciones sobre el hundimiento del Sheffield

Manifestado en publicaciones inglesas. Dice el Almirante Woodward (4):

Las acciones del 4 de mayo comenzaron con otro ataque de un Vulcan de la RAF sobre el aeropuerto. Al igual que el día 1º, el bombardeo logró la sorpresa, pero el racimo de 21 bombas cayó a 600 yardas al oeste de la pista sin causar daño en las instalaciones. El Vulcan y sus once aviones tanque Víctor regresaron a la isla Ascensión sin novedad.

El Almirante Woodward esperaba repetir el éxito del día 1º, dando prioridad a la reducción del poder aéreo argentino. El Grupo de Batalla de Portaaviones navegó hacia el oeste durante la noche, y hacia media mañana el Hermes y el Invencible se situaban a 100 millas al sur de Puerto Argentino, con los tres destructores Tipo 42 a 20 millas en dirección a la amenaza, formando la línea de piquetes.

Las PACs de Sea Harrier estaban volando desde antes de las primeras luces. Un avión Neptune de la Aviación Naval detectó e informó la posición de los buques ingleses a 1215 hs. Un par de Super Etendard despegó de Río Grande, y luego de reunirse con el avión tanque a 130 millas al este descendieron y enfilaron hacia los buques, distantes 250 millas.

El Neptune, con serios problemas en su radar, pudo actualizar a los SUE la posición de los ecos (que eran los Tipo 42), a 60 millas al sur de Puerto Argentino y 115 millas al este de los aviones atacantes. Los SUE enfrentaban mal tiempo, con lloviznas y zonas de niebla, visibilidad menor de media milla y base de las nubes a 500 pies.

Mientras tanto la línea de piquetes y los portaaviones 20 millas al este tenían mejor tiempo, con 10 millas de visibilidad, techo a 1.000 pies y una suave brisa. Los Tipo 42 estaban distanciados 15 millas entre sí, con el Coventry a 40 millas de Puerto Argentino, el Glasgow en el centro y el Sheffield en el extremo sur. Cuatro Sea Harrier se mantenían en PAC. Entre las naves de avanzada y los portaaviones había una segunda línea de defensa formada por las fragatas Arrow, Yarmouth y Alacrity más el grande y viejo destructor Glamorgan. Detrás de ellos venían tres barcos auxiliares, colocados supuestamente para confundir a los radares argentinos, y luego los portaaviones cada uno con su fragata antisubmarina Tipo 22, dotadas también de modernos sistemas antimisiles Sea Wolf. En definitiva, era una clásica formación de defensa antiaérea.

En varias ocasiones durante los días precedentes, los buques del Grupo de Batalla de Portaaviones habían asumido condición de máxima alerta por detecciones radar y MAE que resultaron falsas alarmas. Los aviadores navales argentinos usaban adecuadamente sus emisiones para no ser detectados.

El primer aviso del ataque que se aproximaba el 4 de mayo lo dio el Glasgow, que había detectado con su equipo MAE las emisiones de los SUE cuando estaban a 40 millas al oeste y ascendieron levemente para obtener su blanco, haciendo tres barridos radar. La PAC fue enviada a investigar pero manteniéndose entre las nubes, mientras los Tipo 42 trataban de adquirir los dificultosos blancos con sus sistemas Sea Dart. El Sheffield estaba utilizando su equipo de comunicaciones satelitales, que apagó al recibir la alarma del Glasgow, y tenía su radar en uso cuando los SUE fueron detectados. En pocos instantes el Glasgow envió informes sucesivos de azimut y distancia de los atacantes, dirigidos al Invencible. En éste se encontraba el Comandante de Guerra Antiaérea, el cual no terminaba de convencerse de que el ataque era real, y en consecuencia no adoptó ninguna medida. Esta falta de reacción se explica porque en los últimos días había recibido tres o cuatro alarmas cada mañana, y al resultar falsas había dejado de creer en ellas: necesitaba y pedía más certezas.

(4)
Los Cien Días (One Hundred Days), Almirante Sandy Woodward con Patrick Robinson, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, páginas varias del Capítulo 1.

Los aviones, continuando su vuelo rasante, lanzaron sendos Exocet cuando estaban aproximadamente a 25 millas del blanco y regresaron a su base: no habían hecho ningún intento para identificar el blanco ni para seleccionar un blanco más importante.

Disparados a esa distancia, los Exocet tenían algo más de un minuto de vuelo para alcanzar el blanco: el único preaviso lo dio una estela de humo y un misil avistados a menos de una milla del Sheffield, aún cuando el Glasgow había continuado dando la alarma. El Sheffield no tuvo tiempo para disparar el chaff, aunque sí lo había hecho el Glasgow. Un misil impactó en el Sheffield; el otro fue visto pasar por la Yarmouth, un minuto después y a 20 millas al este, y tan cerca que pudieron verle el color de las aletas.

Los incendios en el Sheffield se propagaron rápidamente. Los sistemas de comunicaciones colapsaron, y el primero que se percató fue un Sea King que volaba una patrulla antisubmarina a 7 millas de distancia, que al constatar el silencio del Tipo 42 creyó que había sido torpedeado; se acercó, descendió un hombre en la cubierta, lo izó nuevamente, y enterado así de la causa y naturaleza del daño, lo comunicó al Hermes: habían transcurrido 10 minutos desde el impacto. La asistencia llegó de inmediato: la Arrow por babor y la Yarmouth por estribor intentaron vanamente controlar los incendios con sus mangueras. Para mayor complicación aún, la Yarmouth se vio obligada poco después a abrirse cuando se informó una alarma de ataque con torpedos. El buque efectuó una corrida lanzando cargas de profundidad sobre un contacto de posible submarino y luego retornó junto a la Sheffield, dejando la explotación del contacto a su helicóptero Wasp y a los Sea King. La caza del supuesto submarino prosiguió por dos horas, durante las cuales la Yarmouth debió abrirse una vez más para colaborar en el ataque antisubmarino con la precisión de sus armas.

Poco después de las 1800 el Sheffield fue abandonado por su tripulación, la cual había sufrido 20 muertos y 24 heridos.

Al analizar este episodio, los ingleses resolvieron dictar normas para el uso del chaff por todos los buques en todas las alarmas (para lo que se debió montar una nueva fábrica de chaff en Inglaterra que multiplicó por ocho la producción), se diseñaron maniobras de los buques para distraer la cabeza detectora del misil, así como reflectores radar y "jammers" para seducir al misil desde helicópteros, y se modificaron los radares de búsqueda de los Nimrod para ser instalados en los Sea King, los cuales serían estacionados como piquetes.

Dentro de la fuerza inglesa fue motivo de investigación el comportamiento del *Sheffield* antes del impacto. Aparentemente nunca detectó las emisiones radar de los aviones argentinos ni jamás vio a los atacantes en sus propios radares y, además, o bien no recibió las advertencias del *Glasgow* o decidió, al igual que el Comandante de Guerra Antiaérea del *Invincible*, que se trataba de otra falsa alarma. Resulta obvio que no había sensación de peligro en ese cuarto de operaciones en el momento fundamental. Sea cual fuere la razón, no dispararon el chaff ni le avisaron a su Comandante, que estaba descansando en el camarote. La cuestión es que el *Sheffield* no tuvo ningún tipo de reacción ante los informes del *Glasgow*. También debió haber una imagen de enlace entrando, medio por el cual se transmitía la representación táctica del *Glasgow* a todos los demás buques, pero tampoco hubo una reacción ante ella. En ese momento no era posible determinar si las fallas habían estado en el personal o en el material, o en ambos.

En cuanto a la aseveración de que los SUE no intentaron identificar el blanco ni buscar un blanco más importante, pierde consistencia si se conoce que el avión naval con misiles aire-superficie no tiene capacidad de búsqueda sino que necesita que alguien le provea el punto dato, y su principal característica y amenaza es el lanzamiento letal a larga distancia (20 a 30 millas).

Con respecto a las maniobras antisubmarinas que ocuparon a numerosas fuerzas aéreas y navales inglesas durante más de dos horas, mientras asistían al malherido *Sheffield*, es sabido que no había ningún submarino argentino en las cercanías, por lo que debe inscribirse como un trauma de batalla.

Nunca más, después del ataque al *Sheffield*, volvería el grueso de la Fuerza de Tareas británica a actuar tan cerca de tierra.

Vigías de la Armada. La Fuerza Aérea hunde al *Coventry*

El 25 de mayo de 1982 se produjo una operación singular por su inicio y desarrollo, en la cual no intervinieron aviones navales pero sí personal de la Armada, cuyo papel pasó casi inadvertido a pesar de haber sido muy importante.

Después de analizar el desastre del *Sheffield* el Almirante Woodward había iniciado una nueva táctica a partir del 9 de mayo. Fuera de los Harrier, las armas de mayor alcance en su fuerza eran los destructores Tipo 42 (*Coventry* y *Glasgow*) con sus Sea Dart. Si se les anexaba una fragata Tipo 22 (*Brilliant* o *Broadsword*) con sus Sea Wolf para compensar la ceguera crítica de los Sea Dart a baja altura, constituirían un equipo de gran poder ofensivo y defensivo. Sin embargo, con las primeras operaciones comprobarían las dificultades que presentaban los Sea Wolf; el sistema se trababa, su computadora estaba concebida para un solo objetivo y se desequilibraba con varios aviones atacando a la vez, y su radar carecía de cubiertas protectoras por lo que los efectos de la sal y del mar fueron severos. Pero era la mejor combinación que teóricamente podía obtener, y el tándem destructor-fragata comenzó a operar.

El día 15 de mayo un grupo de hombres del SAS, en una incursión nocturna, habían inutilizado los aviones navales Mentor T-34C, Pucará de Fuerza Aérea y un Skyvan de Prefectura que estaban estacionados en la Estación Aeronaval Calderón, en la isla Borbón. La dotación de personal aeronáutico y de Infantería de Marina invirtió los días siguientes en tratar de recuperar algún avión y reparar la pista. Mientras una patrulla recorría la costa el día 25, avistaron dos buques ingleses (eran el *Coventry* y la *Broadsword*) al 330° y 7 millas. La información fue transmitida a Río Grande y de allí a Comodoro Rivadavia (donde se encontraba transitoriamente el Comandante de Teatro, además del Comando de la Fuerza Aérea Sur) y al Comando de la Aviación Naval (que tenía en progreso el ataque al *Atlantic Conveyor*). La patrulla subió a un morro y mantuvo actualizada la posición de los buques, que casi no variaba.

La Fuerza Aérea Sur (FAS) dispuso un ataque con 4 A4s, acompañados por un Lear Jet que actuaba como retransmisor de las comunicaciones. Los aviones se reabastecieron del avión tanque y enfilaron hacia el este. En su aproximación fueron detectados a unas 100 millas al sudoeste de la boca del Estrecho de San Carlos. Inmediatamente se destacaron los Harrier para interceptarlos, pero se perdió el contacto porque los A4s bajaron a vuelo rasante sobre la costa sur de la isla Gran Malvina.

A todo esto, los observadores navales en tierra seguían informando la posición de los buques, que variaba entre el 330° y 350° del morro y 8/10 millas, es decir que los atacantes obtenían un punto dato muy exacto y actualizado en el mar.

Los ingleses sabían que los aviones aparecerían desde tierra, pero los radares no los podían ubicar. A 1520 surgieron los dos primeros A4s desde detrás del promontorio de la isla Borbón. El radar del Sea Dart del *Coventry* no los registraba. Abrieron fuego antiaéreo con el cañón de 4,5 pulgadas. Los aviones enfilaron hacia la *Broadsword*. El radar del Sea Wolf no se decidía por ninguno de los dos aviones y volvía a neutro. Se lanzaron cuatro bombas de 500 kilos: tres erraron y la cuarta rebotó en el mar y se abrió paso por estribor de la fragata, a un metro y medio sobre la línea de flotación, impactando en forma ascendente para atravesar la cubierta de vuelo y destrozarse el helicóptero Lynx, pero sin explotar.

Los otros dos A4s también salieron por detrás de la isla Borbón y se dirigieron hacia el *Coventry*, del cual los separaban 50 segundos de vuelo. El Sea Dart estaba impotente pues su radar no los podía fijar. En cambio el Sea Wolf del *Broadsword* sí respondió, pero en el instante en que tenía su blanco en pantalla el Comandante del *Coventry* ordenó una caída a babor, cruzando la proa de la fragata e impidiéndole accionar su Sea Wolf.

De las cuatro bombas de 500 kilos arrojadas por la segunda sección de A4s sobre el *Coventry*, tres hicieron impacto y explotaron. Diecinueve hombres murieron instantánea-

(5)
El Sheffield hundido
y el Glasgow muy averiado.

mente. El *Coventry* se hundió en 100 metros de agua, a los veinte minutos de ser alcanzado, y después de haberse dado vuelta. Era el tercer ⁽⁵⁾ destructor Tipo 42 que perdían en veinte días, y aún no sabían que, hacia el norte, en pocos minutos más los Super Etendard hundirían el *Atlantic Conveyor*.

Después de la acción del *Coventry* el Almirante Woodward reconsideró su opinión de que la combinación 22/42 funcionaba eficientemente y decidió que, por lo menos cerca de la costa, no era así.

Hundimiento del *Atlantic Conveyor*. Desastre logístico inglés

En la operación que culminó con el ataque y hundimiento del destructor *Sheffield*, el 4 de mayo, la labor desarrollada por el avión explorador *Neptune* había sido un factor vital para el éxito, al detectar previamente el blanco y guiar después a los SUE hacia el punto de lanzamiento. Pero a partir de ese día la vetustez y obsolescencia de los *Neptune* entraron en crisis, sus equipos se negaron a seguir funcionando, y la Aviación Naval quedó sin aviones capaces de explorar al este de Malvinas, zona adonde se habían replegado los portaaviones ingleses. Es entonces cuando los Jefes navales destacados en Puerto Argentino comienzan a realizar una tarea de detalle, tesonera y paciente; se trataba de tomar nota, a través del radar, de cada uno de los puntos en el mar donde aparecían y desaparecían los aviones y helicópteros ingleses que despegaban y aterrizaban en los portaaviones.

Esos datos, transmitidos al Comando de la Aviación Naval hora tras hora, día tras día, convenientemente graficados, fueron señalando no sólo la zona desde donde operaba el enemigo, sino también cuáles eran sus movimientos y cómo variaban éstos a lo largo de cada jornada. Surgió además del análisis que esos movimientos eran más o menos uniformes y, en consecuencia, nos sugerían que se podría hacer una apreciación anticipada de ellos. En definitiva, el Estado Mayor del Comando de la Aviación Naval dedujo que se podían ordenar ataques con los SUE porque estábamos en condiciones de predecir la posición de los portaaviones ingleses para una determinada hora (esa posición no debía diferir en más de 10 millas de la real, porque de lo contrario los aviones atacantes no encontrarían el blanco). Y con estos datos y condiciones, no del todo exactos pero los únicos disponibles, y posibles, decidimos lanzar el ataque.

Se hizo una tentativa el 23 de mayo y... falló, porque mientras los SUE volaban hacia un portaaviones enemigo, imprevisiblemente éste adoptó un rumbo que lo alejaba de la zona, y como una vez en vuelo se anulaba toda comunicación con los aviones atacantes por su seguridad, cuando llegaron al punto de lanzamiento, al no encontrar su blanco debieron regresar, frustrados y molestos.

Y llegó el 25 de mayo. Así como después del hundimiento del *Belgrano* numerosos anuncios en publicaciones y periódicos predecían la próxima revancha de los argentinos, para el 25 de mayo vaticinaban importantes operaciones en conmemoración de la fecha patria. Es curioso, pero además absurdo. En la guerra todos los días son iguales, con la obsesión de causar el mayor daño posible al menor costo. No se pueden anticipar los acontecimientos sino elaborarlos concienzudamente esperando el momento adecuado, y al mismo tiempo estar preparados para reaccionar ante lo inesperado. Cuando se produce alguna acción favorable o adversa, uno lo celebra o lamenta pero sólo por breves instantes; de inmediato se vuelve a lo mismo, pues en general nada ha cambiado y la guerra continúa. Por eso lo de las revanchas o los vaticinios no tiene asidero; es pura casualidad que el hundimiento del *Sheffield* se produjera dos días después del *Belgrano*, y que justamente el 25 de mayo fuera tan exitoso. Ese día, desde Puerto Argentino informaban que los portaaviones estaban a unas 110 millas al nordeste. Ordené lanzar un ataque.

Después de asegurarse el apoyo del imprescindible avión tanque de la Fuerza Aérea, dos SUE con sendos misiles Exocet AM-39 despegaron de la Base Aeronaval Río Grande a las 1433 horas y se encaminaron al punto de encuentro, a 160 millas al este de Puerto Deseado. Siempre tratando de introducir modificaciones sorpresivas, esta vez la Fuerza de Tareas recibiría

el ataque desde el sector norte. Luego de reaprovisionarse en vuelo sin inconvenientes, los dos aviones iniciaron la faz final del ataque. Aproximadamente a 150 millas del blanco los SUE descendieron a vuelo rasante y prepararon sus sistemas para el lanzamiento. Cuando llegaron a la distancia apropiada hicieron su primera emisión radar y, asombrosamente, los buques enemigos aparecieron en sus pantallas: estaban exactamente en la posición calculada por el Comando de Aviación Naval horas antes. Los radares se engancharon rápidamente (eran dos ecos grandes y uno chico) y cuando se encontraban a unas 25 millas del blanco, a una señal del líder, fueron lanzados los misiles.

Inmediatamente los atacantes giraron iniciando el regreso y, luego de reaprovisionarse nuevamente con el avión tanque que los estaba esperando en la misma posición anterior, se dirigieron a Río Grande en donde aterrizaron sin novedad: habían estado en el aire tres horas y cincuenta minutos.

La disposición inglesa contaba con un solo piquete, el Tipo 42 Exeter, a 25 millas al oeste, más atrás estaban el Clase County Glamorgan y la Tipo 21 Ambuscade protegiendo la línea de barcos auxiliares, y por último la Tipo 22 Brilliant y la tipo 21 Alacrity apoyando a los dos portaaviones. Dice el Almirante Woodward (6):

El aspecto que me resultaba un tanto preocupante era la posición del Atlantic Conveyor, colocado por mí en el extremo norte de la línea de los auxiliares, en un área inalcanzable desde Río Grande, base de los Eten-dard. Este carguero de 18.000 toneladas de Cunard era de incalculable valor para nosotros, ya que transportaba tres enormes helicópteros Chinook para transporte de tropas y cinco Wessex. También traía 14 Harrier que ya habían sido transferidos a los portaaviones. Su larga cubierta nos permitía usarlo como un tercer portaaviones por los helicópteros. Todavía estaba cargado hasta la borda con abastecimientos y municiones, entre ellas seiscientas bombas para los Harrier y todo el equipamiento para construir una pista de aterrizaje para ellos en San Carlos.

Deliberadamente habíamos retenido al Conveyor en la retaguardia, en el área de espera, hasta el último momento, hasta el instante preciso en que tuviera que partir a gran velocidad hacia el Estrecho, para allí descargar con gran rapidez durante la noche, y regresar de inmediato a la relativa seguridad del Grupo de Batalla. El primer indicio de que se avecinaba un ataque lo tuvieron los buques ingleses cuando interceptaron un mensaje de "Buena suerte" que, rompiendo el silencio de radio, partía del avión tanque al terminar el reabastecimiento. El segundo, cuando el Exeter interceptó las emisiones radar de los SUE, y el tercero cuando los aviones aparecieron en los radares de la Ambuscade y el Brilliant a 24 millas, cuando estaban lanzando. Los gritos de "chaff" sonaban en todos los cuartos de operaciones. Los misiles encontraron el chaff de la Ambuscade y lo atravesaron buscando nuevo blanco, al que de inmediato encontraron. Ambos ajustaron de manera automática su curso para seguir sobre el agua otras cuatro millas en línea recta hacia el Atlantic Conveyor, estrellándose por el lado de babor, dos metros por encima de la línea de flotación, con una enorme explosión. Murieron 11 hombres. Las fuerzas terrestres iban a tener que caminar para atravesar la isla Soledad.

Mientras tanto el Invencible descubrió otro par más de sólidos contactos a sólo veinte millas, en dirección al Hermes, y lanzó en rápida sucesión seis misiles Sea Dart, lo cual agregó más confusión a las pantallas radar de toda la Fuerza; los primeros dos fueron dirigidos a los Sea King de la cortina antisubmarina, el segundo par sobre el sistema Sea Wolf del Brilliant que se había disparado automáticamente sobre los Exocet pero sin acertarles, y los dos últimos Sea Dart sobre el chaff arrojado por el Hermes, al que le pasaron peligrosamente cerca. En resumen, fue una total y preocupante falsa alarma.

Llama la atención que con tantos preavisos no se hayan enviado las PACs sobre los SUE, pero estaban todas asignadas a la zona donde estaba hundiéndose el Tipo 42 Coventry, después de haber sido atacado por aviones de la Fuerza Aérea. Las consecuencias del hundimiento del Atlantic Conveyor fueron inmediatas y desastrosas. Los ingleses estaban esperando sus helicópteros para ser aerotransportados desde San Carlos hasta proximidades de Puerto Argentino; al perder sus medios de transporte debieron rectificar totalmente sus previsiones y apelar a alternativas de mucho mayor esfuerzo para cumplir sus propósitos. Una de esas

(6)
Los Cien Días (One Hundred Days), Almirante Sandy Woodward con Patrick Robinson, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, página 305.

alternativas los llevó al sangriento desembarco en bahía Agradable, días más tarde, donde nuestra Fuerza Aérea les causó ingentes daños y pérdidas.

Luego del ataque al *Atlantic Conveyor*, los portaaviones no incursionaron más ni al norte ni al sur de Malvinas; se mantuvieron siempre al este, a más de 100 millas, y trataron de reforzar sus cortinas de defensa. Consecuentemente, los períodos de patrullaje de los Harrier se redujeron otra vez.

Repliegue de los Super Etendard

Después de haberse agotado los misiles Exocet, dispuse que los Super Etendard se repliegaran a la Base Aeronaval Comandante Espora; sus pilotos no tenían otro adiestramiento en armas que el lanzamiento diurno de misiles, pero el motivo principal del repliegue era otro. El blanco prioritario para los SUE eran los portaaviones ingleses. Persiguiendo ese objetivo se habían consumido los únicos cinco misiles que poseíamos. Pero la guerra continuaba. Los organismos pertinentes del Estado Mayor General de la Armada (Jefatura de Aviación Naval y Dirección de Armas Navales) realizaban gestiones para obtener más Exocet, apelando para ello a todos los medios y caminos posibles.

Es sabido que los SUE siempre buscaron y obtuvieron la sorpresa en sus acciones: sorpresa técnica y sorpresa táctica, y las lograron con la misma puesta en servicio del sistema y el misil, con sus perfiles de vuelo, con sus aproximaciones al enemigo desde distintos azimutes, con su correcta técnica de vuelo y de lanzamiento. Por el otro lado, los ingleses trataban de contrarrestar estos procedimientos, fatales para ellos, con medidas que iban instrumentando progresivamente: vigilar la pista de Puerto Argentino para evitar aterrizajes posteriores a los ataques, ubicación de helicópteros piquetes y de alarma antimisil, refuerzo de las cortinas antiaéreas, alejamiento de las unidades principales hacia el este, obtención de la hora de despegue de los SUE por medio de informantes o espías, etc. Pero en las horas nocturnas, una vez que comprobaron que no recibían ataques aéreos después de la puesta del sol, había una cierta distensión en las actitudes navales inglesas: sus buques se aproximaban a Puerto Argentino, y los que estaban en San Carlos se alejaban de la boca del Estrecho.

La próxima sorpresa táctica iba a consistir en el ataque nocturno con misiles. Por eso, mientras llegaban los Exocet, que supuestamente estaban en proceso de adquisición, envié a los SUE a Espora para reparar sus computadoras y sistemas y, fundamentalmente, para adiestrarse en lanzamiento nocturno de misiles. Les di tres semanas de plazo para alcanzar el nivel deseado, y cumplieron eficientemente, pues el 23 de junio me informaron que la Escuadrilla estaba lista para ejecutar: pero los misiles no habían llegado, y la guerra había concluido.

La acción conjunta con la Fuerza Aérea

De antiguo son conocidas las discrepancias, en cuanto a políticas y procedimientos operativos, entre la Fuerza Aérea y la Armada, que por otra parte no es una exclusividad de nuestro país. El caso de Malvinas no fue una excepción, aunque se hicieron esfuerzos por ambas partes para evitarlo, como lo demuestran las siguientes acciones:

- Durante el planeamiento de la operación primó un ambiente de armonía que intentó aclarar cualquier duda de entendimiento.
- Se organizó un Grupo de Exploración Conjunto; la Fuerza Aérea llevaba a bordo de sus aviones de exploración aviadores navales agregados a la tripulación, tanto en los vuelos de máxima distancia hacia el norte del Atlántico como en otros que operaban desde Comodoro Rivadavia y la Base Aeronaval Comandante Espora.
- La Fuerza Aérea asignó un Oficial Superior como asesor en el Estado Mayor de COATLANSUR.
- El Comando de la Aviación Naval designó un grupo de Oficiales Superiores y Jefes, experimentados en operaciones de ataque y de exploración y guerra antisubmarina, para ase-

sorar al Comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) en todas las técnicas y tácticas de la guerra en el mar, y para cumplir tareas de coordinación.

- Se hicieron ejercitaciones conjuntas de aeroabastecimiento de combustible con aviones SUE y A4s, a requerimiento del Comando de la Aviación Naval. Durante el conflicto la Fuerza Aérea proveyó sus imprescindibles aviones tanque KC-130 para reaprovisionamiento de los aviones navales, prácticamente sin restricciones para los SUE y con algunas limitaciones para los A4s.
- Se hicieron ejercitaciones conjuntas de comunicaciones, de búsqueda antisuperficie y guiado de aviones atacantes, a requerimiento de la Fuerza Aérea.
- La Armada facilitó a la Fuerza Aérea elementos de supervivencia en el mar (trajes antiexposición, chalecos salvavidas, botes de goma) para sus tripulaciones.
- La Armada proveyó napalm a la Fuerza Aérea.
- La Armada proveyó a la Fuerza Aérea bombas MK-82, de 500 libras y cola retardada que fueron desembarcadas del portaaviones, y personal instructor para su empleo.
- La Armada proveyó a la Fuerza Aérea las siluetas e instrucciones para el reconocimiento de todos los buques ingleses.
- No se logró organizar un Sistema de Búsqueda y Rescate Conjunto, pero en la realidad la Armada rescató pilotos de la Fuerza Aérea, el Ejército rescató pilotos de la Armada, y la Fuerza Aérea efectuó una maniobra de diversión que posibilitó el escape de un avión naval “enganchado” por la defensa antiaérea de un buque inglés.
- No se logró apoyo aerofotográfico de Malvinas con aviones de la Fuerza Aérea.
- Es de destacar la excelente relación que existía entre los pilotos navales y de la Fuerza Aérea destacados en la Base Aeronaval Río Grande, tanto en el intercambio de información como en el trato personal y la camaradería en general.
- La Fuerza Aérea ofreció siempre escoltas para los SUE, no así para los A4s. Parte del éxito en los ataques de SUE radicaba en la sorpresa y para obtenerla iban sólo dos aviones en absoluto silencio, por eso se rehusó el ofrecimiento de escolta.
- La FAS intentó obtener el control de los SUE.
- El 30 de mayo, a pedido del Comando FAS, se agregaron cuatro A4s de Fuerza Aérea a dos SUE que iban a lanzar un Exocet sobre el portaaviones *Invincible* (hasta la fecha los ingleses no han admitido el impacto). Sobre la estela del misil penetraron los A4s: dos fueron derribados y los otros dos lanzaron sin poder confirmar impactos.



Avión Super Étendard reabasteciéndose en vuelo el día 30 de mayo para atacar objetivo portaaviones HMS *Invincible*.

Es decir, fueron numerosos los intentos de cooperación y coordinación, que se lograron en grados diversos, así como las iniciativas tendientes a lograr mayor efectividad en las operaciones. La Fuerza Aérea, confirmando la experiencia de otras naciones, impuso su voluntad de ejecutar operaciones independientes en total coincidencia con las teorías de la guerra que son propias de casi todas las fuerzas aéreas, basadas en una apreciación de preeminencia y gran poder de destrucción de la aviación, a la vez que subestima a las fuerzas navales y terrestres y a la aviación embarcada. Con esa concepción, la acción conjunta es muy difícil de ejecutar, aunque en nuestro país estarían actualmente solucionados a nivel conjunto los aspectos negativos que aquí he mencionado.

Intercambio epistolar

Durante el año 1993 y principios de 1994 mantuve un intercambio de cartas personales con el Almirante Sir John Woodward. Se inició con la intercesión del Agregado Naval a la Embajada de Gran Bretaña en la Argentina. Si bien el Almirante se excusó por no poder tratar temas

sensibles, por lo que no satisfizo la mayoría de las preguntas que le formulé sobre los hechos pasados, sí se avino a dialogar sobre algunos principios y aspectos generales de la guerra en el mar aunque haciendo frecuentes apelaciones a “las brumas de la guerra”. Naturalmente, coincidimos en la importancia vital de los portaaviones, pero no concordamos en el modo que resultaría más eficaz para atacarlos en el Atlántico Sur. El Almirante Woodward sostenía que los argentinos tendríamos que haber hecho un ataque masivo, con 8 A4s y 4 SUE, para intentar neutralizarlos, aun a costa de soportar probables grandes pérdidas.

Para nosotros ese criterio era impracticable, por lo siguiente:

- Se carecía de medios para lograr un punto dato cierto.
- Se carecía de aviones tanque para reabastecer tantos aviones lanzados sobre un blanco situado a 600 millas de distancia.
- Se comprometía el mantenimiento de la discreción y la sorpresa.
- No había protección contraaérea.
- Los atacantes tenían que buscar su blanco mientras atravesaban el fuego de las cortinas, lo que contradice la técnica de lanzamiento del misil.
- Había que neutralizar ambos portaaviones: muy improbable.
- La probabilidad de los A4s para impactar una bomba atravesando las cortinas era muy baja, según se había calculado el 1° de mayo.
- Se perdía la amenaza de los Exocet, que mantenían a la Fuerza de Tareas 150 millas al este de las Malvinas.

En este intercambio de opiniones no hubo acuerdo, y el contacto se fue diluyendo. Una lástima porque podría haber sido más fructífero.

Psicosis y desgaste

Fue una guerra de misiles. La primera. Nadie la conocía. Por eso impactaron tanto a ambos bandos las primeras bajas. Era una nueva escala. Dice el Almirante Woodward (7):

El ataque al Sheffield había sido, sin la menor duda, un fuerte impacto para todos nosotros, incluyéndome a mí. Por suerte siguieron unos días de mal tiempo que me dieron oportunidad para tranquilizarme. Trataba de convencerme de que lo del Sheffield no era más que un dato estadístico. Pero no lo hice muy bien. Una nave estaba rota. Algunos hombres habían muerto. Otros con serias quemaduras. En la enfermería del Hermes los médicos se enfrentaban a una realidad en escala no conocida hasta ese momento. Y yo debía obligarme a dejar todo eso de lado, a dominar mis acciones. Tres días más tarde, me pareció que ya estaba en condiciones de seguir el juego, más velozmente repuesto que otros. Sin embargo a mi alrededor no cesaban los nerviosos gritos de ¡Misil! La gente del cuarto de Operaciones reaccionaba desmedidamente ante una simple bandada de gaviotas. Y era totalmente comprensible. Nos recuperaremos, me dije. Mejoraremos nuestro desempeño ante próximas amenazas, aprendiendo de los desafortunados pero inevitables errores que implica toda empresa humana.

El aspecto psicológico era un punto importantísimo a ser tenido en cuenta. Son conocidas las terribles secuelas de esta guerra con cientos de suicidios en ambos bandos. Pero en medio del conflicto sólo podían detectarse casos puntuales por actitudes que salían de lo normal en uno u otro sentido. Los ingleses perdieron un aviador, para quien el trauma de los vuelos de alto riesgo resultó excesivo pero nadie se percató de ello. También un médico se desmoronó, así como dos oficiales mecánicos. Se abocaron entonces con mayor dedicación a ubicar los casos de estrés.

Los casos verdaderos, aquéllos en los que un hombre claramente no puede hacer su trabajo, se resolvían rápidamente con la repatriación inmediata. Pero había otros para quienes el trauma no era repentino ni obvio. Se trata de hombres que siguen haciendo aquello para lo cual su cerebro ha sido programado y pueden, como una especie de autodefensa, esconder durante mucho tiempo la auténtica verdad de que, en una emergencia, no reaccionan como corresponde, no porque ellos no sepan que deben hacerlo, o porque no quieran hacerlo, sino

(7) Los Cien Días (One Hundred Days), Almirante Sandy Woodward con Patrick Robinson, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, página 196.

sencillamente porque su mente se cerró en un momento dado. Lo que no es sencillo es la detección de estos casos, que requieren personal calificado y muy especializado. Todo esto constituye un aspecto que los comandantes deben tener en consideración particular. Y a ello había que sumar el mero desgaste del uso y el tiempo. Llevaban más de dos meses en el mar, que los castigaba casi tanto como la sensación de peligro en que vivían y los ataques que recibían. Todo esto los llevó a decir ⁽⁸⁾:

Estamos ya en el límite de nuestras posibilidades, con sólo tres naves sin mayores problemas operativos (Hermes, Yarmouth y Exeter). De la fuerza de destructores y fragatas, el 45% está reducido a capacidad cero para operar. En cuanto a los sistemas de defensa automática del buque, el Sea Wolf del Andrómeda está inutilizado, todos los sistemas del Brilliant padecen una gran cantidad de fallas, el Broadsword tiene inutilizado medio sistema de armas y un eje de propulsión. Ninguno de las Tipo 21 está en condiciones: el Avenger está descompuesto, el Arrow está roto y tiene una turbina Olympus inutilizada, y muchas cosas más. Las Tipo County Glamorgan y Antrim están seriamente averiadas. Todo se está cayendo a pedazos.

(8)
Los Cien Días (One Hundred Days),
Almirante Sandy Woodward con
Patrick Robinson, Editorial Sudame-
ricana, Buenos Aires, página 339.

Y así siguieron. Cayéndose a pedazos. Pero resistieron, y ganaron la guerra.

Consideraciones finales

Este trabajo, como no podía ser de otra manera, sólo cubre una parte menor de los infinitos acontecimientos y circunstancias de 1982. El propósito es recordarlos en general, y en particular algunos hechos que a la Aviación Naval competen, con motivo de conmemorar los 25 años de su ocurrencia.

Sería necesario escribir mucho más para salvar la injusticia que estoy cometiendo al no mencionar hechos y personas que tanto enaltecieron a la Armada. No podría olvidarme, porque los conozco íntimamente, de ellos, de sus trabajos y sacrificios, de su dedicación e idoneidad, de su valentía en las operaciones, de sus angustias, de sus familias, de nuestros muertos y heridos, oficiales y suboficiales.

Porque aunque aquí no pueda darles cabida a todos, no deja de ser injusto no describir lo que hicieron otras Escuadrillas Aeronavales de Ataque, de Helicópteros, de Exploración, Antisubmarina, de Sostén Logístico Móvil, de Reconocimiento, de Propósitos Generales y la Escuela de Aviación Naval, las Bases Aeronavales (en especial Río Grande, y Río Gallegos, y Malvinas), los arsenales Aeronavales y el Taller Aeronaval Central, las operaciones de Inteligencia y de Comunicaciones, la Logística, los Estados Mayores, y muchos más.

Afortunadamente existe el Tomo III de la Historia de la Aviación Naval Argentina, donde están documentados todos los hechos y mencionadas todas las personas que los protagonizaron, constituyéndose en la publicación más completa y fidedigna que existe sobre la Aviación Naval en la guerra. Allí están todos los actores y sus vivencias extraordinarias, los aviadores Navales y sus experiencias irrepetibles. Yo los comandé durante dos años y, dentro de ellos, los 74 días de guerra; es un orgullo imborrable, es un honor incomparable. ■