

ANÁLISIS Y CRÍTICA DE LA HISTORIA OFICIAL DEL CONFLICTO DE MALVINAS, VISTA POR EL GOBIERNO BRITÁNICO

-Escrita por Sir Lawrence Freedman-
[Análisis del volumen 2, capítulo 30]
“La amenaza aérea argentina”

Guillermo R. Delamer

Transcurridas ya tres décadas del conflicto entre el Reino Unido y nuestro país, es hora que vayamos escribiendo (para la historia) muchas de las cuestiones que han quedado relegadas por el debido “secreto profesional”.

Treinta años después, es tiempo que “nuevos acontecimientos” vayan saliendo a la luz, de modo que todos los argentinos puedan apreciar detalles que en su momento no pudieron ser narrados por el secreto de las tácticas que se utilizaron. Esa reserva fue perdiendo vigencia en la medida en que nuevas tecnologías han ido apareciendo. Lo que pretendo demostrar es que no hubo tanta “improvisación” en el conflicto de Malvinas como algunos malintencionados nos desean hacer creer, ni que nuestras FF. AA. se desempeñaron con falta de profesionalismo.

En el 2005 el Reino Unido editó lo que denominó *The Official History of the Falklands Campaign* (versión oficial del conflicto del gobierno británico). El trabajo fue encomendado al historiador y politólogo Sir Lawrence Freedman, quien lo escribió en dos volúmenes. El análisis del Capítulo 30 del Volumen 2 de la “Historia Oficial” merece, tanto como los demás capítulos, un análisis y una respuesta acorde de la parte argentina. Este capítulo se refiere a la “Amenaza aérea argentina” y tiene múltiples aspectos que necesitan ser evaluados objetivamente, y por ello, la razón de ser de este artículo.

Deseo aclarar especialmente, que todos los comentarios que formularé son referidos a la época y a las circunstancias que se atravesaron en el año 1982, sin hacer ningún juicio de valor sobre los datos objetivos sobre los que comento, en particular los referidos a la intervención de gobiernos extranjeros que en ese período estaban conducidos por otros gobernantes, a sabiendas que las circunstancias político-estratégicas actuales han cambiado drásticamente.

Busco, por lo tanto, mantenerme en un plano estrictamente profesional apolítico y, como mencionara en el primer párrafo, para que lo que narre se incorpore a la historia del largo conflicto por nuestras Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.

Comentarios acerca de la amenaza aérea argentina a las fuerzas del Reino Unido

Durante el mes de mayo creció la seguridad acerca de que la amenaza naval se encontraba bajo control por parte del Reino Unido, nos dice Freedman en este capítulo. No ocurría lo

El Contraalmirante VGM (R) Guillermo R. Delamer es Licenciado en Sistemas Navales en el Instituto Universitario Naval. Entre los años 1989 al 91, fue destinado a la Escuela de Guerra Naval de la Armada de los Estados Unidos. En forma privada, se graduó como Master of Science en la Universidad Salve Regina, en Newport, Estados Unidos.

Durante su carrera en la Armada Argentina transitó por una variedad de unidades navales de superficie, entre otras: portaaviones, rompehielos, destructores, lancha rápida y buques auxiliares. Entre los años 1977 al 79 se lo destinó como inspector de electrónica durante la construcción del rompehielos ARA Almirante Irizar, en el astillero Wartsila de la ciudad de Helsinki, Finlandia, para asumir posteriormente como su Jefe de Operaciones en la Antártida durante 1979/1980. Ejerció los Comandos de la lancha rápida Indómita, del destructor Hércules y de la Segunda División de Destructores, compuesta por cuatro unidades misilísticas de la clase MEKO 360. Fue Jefe del Estado Mayor de la Flota de Mar. Recibió la condecoración del Honorable Congreso de la Nación, a los Combatientes en Malvinas. Ascendió al grado de Contraalmirante en 1998, asumiendo el cargo de Director de Educación Naval y Rector del Instituto Universitario Naval. Se retiró del

Sigue en la siguiente página.



Viene de la página anterior.

servicio activo, a su solicitud, en el año 2001.

Es autor de varios libros y artículos para revistas del país y del extranjero, en las temáticas de "Estrategia" y "Guerra Electrónica". Su último libro es: Estrategia; para la Política, la Empresa y la Seguridad, de editorial ANS Global e IPN.

En la actualidad se desempeña en la actividad privada como Consultor y Director de un centro de entrenamiento para marinos mercantes.

Se "blanquea" que el Comandante del Grupo de Tareas del Reino Unido consideraba como mucho más provechoso atacar a las fuerzas aéreas argentinas en sus bases del continente.

mismo con la amenaza aérea, que según Thompson debía ser neutralizada si se deseaba llevar a cabo el desembarco, sin que se sufrieran importantes bajas durante su transcurso. Existía una seria preocupación respecto a la concentración de casi todos los efectivos terrestres a bordo de un solo buque, el *Canberra*, y se los pretendía distribuir en forma más dispersa para evitar su vulnerabilidad. Ese transbordo en alta mar resultaría dificultoso por las amenazas y las malas condiciones hidrometeorológicas reinantes.

Al comandante del Grupo de Tareas británico se le hacía evidente que sería una tarea prolongada lograr el control del mar y del aire alrededor de las islas, dado que la meteorología era un 50% adversa. Consideraba que el control del aire sobre las Malvinas sería imposible de obtener en los siguientes días de mayo, salvo que cambiara la meteorología y se pudiera lograr una mayor cantidad de bajas de las fuerzas aéreas argentinas. Con una disminución de la actividad aérea argentina, la garantía de lograr un desgaste significativo de sus fuerzas a través de las Patrullas Aéreas de Combate (PAC's) y misiles superficie-aire (MAS o SAM), serían mínimas.

Es interesante en este inicio del capítulo, notar cómo se "blanquea" que el Comandante del Grupo de Tareas del Reino Unido, consideraba como mucho más provechoso **atacar a las fuerzas aéreas argentinas en sus bases del continente**, pero reconociendo a la vez, que no contaba con los medios ni con las Reglas de Empeñamiento políticas necesarias para llevarlo a la práctica.

La operación anfibia se presentaba para los británicos realmente complicada y así lo puntualizan en esta parte del libro los intercambios de puntos de vista que se dieron entre los diferentes comandantes. Había una evidente colisión entre las necesidades y urgencias que les planteaba la política y las capacidades y vulnerabilidades operacionales a las que se veían expuestos en el Teatro de Operaciones. Normalmente es siempre así, y resulta muy difícil que los requerimientos políticos y operativos lleguen a sintonizarse entre sí, porque manejan diferentes tiempos y problemas.

No garantizándose un completo dominio del espacio aéreo y encontrándose las fuerzas a desembarcar excesivamente concentradas en pocos barcos, la preocupación por un ataque argentino en el momento del desembarco era mayúscula. El Brigadier Thompson insistía que debía tener garantizado un mínimo de control del aire, en la "Cabeza de Playa" que se estableciera, con todos los aviones Harrier, buques con misiles mar-aire y los Rapier (tierra-aire) en tierra, instalados lo antes posible. Pero esto último les resultaba muy difícil de instrumentar por cuanto debían ser helitransportados desde los barcos a tierra y esta operación debía hacerse de día ya que no existía capacidad para realizarlo en horas nocturnas.

Sobre el particular decía textualmente: "Yo considero que los políticos deben tener bien en claro, que si se nos ordena desembarcar sin una clara superioridad naval y aérea, estamos en serio riesgo de llegar a tener fuertes bajas, inclusive mucho antes de que se ponga un pie en tierra. En efecto, si por ejemplo el *Canberra* llegara a ser hundido, cualquier desembarco estaría fuera de discusión". Estas afirmaciones reflejan claramente el grado de preocupación reinante en el lado británico. Nuevamente, la aventura "no iba a ser un paseo" y no lo fue.

Los comandantes operacionales (Brigadier Thompson) seguían pidiendo modificar las Reglas de Empeñamiento (ROE's) para que el nivel político permitiera atacar a los aeródromos en el continente. Esta alternativa fue negada, porque se temía una escalada diplomática adversa de Latinoamérica, de los EE.UU. y de la ONU y, además, existían serias dudas de su resultado efectivo desde el punto de vista militar. Esta última apreciación es, en mi opinión, totalmente acertada. Si la fuerza naval británica con sus medios aéreos embarcados se hubiera animado a acercarse al continente, se habrían visto seriamente expuestos a todas las amenazas aéreas y de superficie argentinas disponibles que, aún a esa altura de los acontecimientos, a mediados del mes de mayo, mantenían una capacidad nada despreciable. Ni hablar, si hubieran intentado un desembarco en tierra firme, donde se encontrarían con un despliegue en el terreno de muchas unidades del Ejército y de la Infantería de Marina,

que se encontraban como reserva en diferentes posiciones. A ello se agregaría la reacción de los propios pobladores, que se hubieran organizado inmediatamente en milicias para defender su terruño.

Lo realmente increíble en esta parte de la versión oficial de Freedman, es que reconoce que se había pensado seriamente en llevar a cabo ataques aéreos con aviones Vulcan y reabastecimiento en vuelo desde San Félix, en Chile. Las limitaciones que analizaron no pasaban por lo político, según su versión, sino por las posibilidades operacionales del lugar. La pregunta inevitable que cabe formularse es, entonces: ¿existió un aval explícito del gobierno de Pinochet para que pudieran operar libremente desde territorio chileno? La respuesta parece una perogrullada.

Freedman reconoce que el blanco principal en el continente era la Base Aeronaval de Río Grande, desde donde operaban los Super Etendard, y que se diseñó una operación en dos etapas: la primera consideraba un reconocimiento previo para recoger inteligencia, y una segunda, de carácter ofensivo, que utilizaría fuerzas especiales. El día 14 de mayo el Gabinete de Guerra, desde Londres, aprobó la ejecución de ambas etapas.

Luego de considerarse varios “modos de acción”, se decidió que HMS *Invincible* y HMS *Broadsword* se destacaran de la Fuerza de Tareas en dirección al continente el 17 de mayo; decolaron un helicóptero Sea King con ocho comandos a bordo, que se dirigió a una zona próxima a Río Grande. Según manifiesta Freedman, en su trayecto encuentra mal tiempo y el helicóptero termina derivando de esa posición y cayendo (¿o aterrizó y fue destruido?) en territorio chileno, a 10 millas de Punta Arenas y a 50 millas de donde debía posarse según lo planeado, abortándose así esta primera etapa. En caso de ser verídico que el mal tiempo haya hecho desplazar, al helicóptero de su objetivo, esta vez las “fricciones de la guerra”, al decir de Clausewitz, le jugaron en contra al Reino Unido.

Freedman insiste con la versión de que el portaaviones *Invincible* y la fragata HMS *Broadsword* fueron destacadas de la Fuerza de Tareas para lanzar un Sea King en dirección al continente. Una maniobra semejante, apenas a 13 días del hundimiento del *Sheffield*, que como se sabe, causó un impacto fulminante en el alto mando británico es, cuanto menos, dudoso. El Contraalmirante Woodward, como se desprende de sus memorias, ubicó a partir del 4 de mayo, sus portaaviones bastante al Este de las Malvinas y allí se mantuvieron hasta el final de la guerra. Ello le valió múltiples críticas de sus pares y del periodismo en general, que lo propuso para la “Cruz de Sudáfrica”, en alusión a la ubicación que había dado a sus portaaviones. Por otro lado, no tenía el menor sentido arriesgar un portaviones, ya que disponía de escasos e imprescindibles Harriers y para lanzar un solo helicóptero en misión de espionaje. El mismo objetivo podía alcanzarse, con mucho menor riesgo, utilizando un transporte con cubierta de vuelo, que en caso de ser hundido hubiera podido ser fácilmente reemplazado, o haciéndolo desde el mismo continente en cercanías a la Base de Río Grande con ¿“aquiescencia” trasandina? No ocurriría lo mismo si los argentinos les hundían un portaaviones.

Aprecio entonces que esta parte de la versión “oficial” forma parte de la estrategia de desinformación que vino siguiendo el Reino Unido a través de distintas publicaciones, para apartar la idea del grado de colaboración que recibió, en múltiples ocasiones, de su más estrecho aliado sudamericano durante todo el conflicto. Uno de los casos más notorios de esa asociación fue el episodio del helicóptero Sea King, matrícula AZ290, que apareció en Chile a mediados de mayo, próximo a la localidad de Agua Fresca, tras un frustrado vuelo sobre territorio argentino. Esta fue una prueba para el alto mando militar argentino de que Chile podría estar cooperando de manera encubierta con Gran Bretaña, pese a su declarada neutralidad.

El Capitán de Navío IM Miguel C. A. Pita, entonces Comandante del Batallón de Infantería de Marina N.º 1, que tenía a su cargo la defensa de la Base Aeronaval de Río Grande, base de los efectivos aviones Super Etendard, se explaya sobre el particular. En una detallada memoria de lo ocurrido en aquel entonces, Pita manifiesta: “El helicóptero (británico) sobrevoló el territorio propio proveniente del Oeste, alcanzó la costa entre la desembocadura del río Chico y un poco

Chile podría estar cooperando de manera encubierta con Gran Bretaña, pese a su declarada neutralidad.

(1)
Pita, Miguel. "Operaciones en la Guerra del Atlántico Sur: intervención del BIM N.º 1", Boletín del Centro Naval N.º 739; pág. 153.

más al Norte, giró y efectuó su retorno al rumbo 290. Este diagrama de vuelo está en los registros de tracking de los destructores ARA Bouchard y ARA Piedrabuena, que se encontraban próximos a Río Grande y Bahía San Sebastián". (1) Ambos barcos poseían excelentes radares de detección aérea. No existe pues, duda por parte de la Argentina de que este helicóptero debió provenir de una base en Chile y no del mar, como Freedman y otros nos han tratado de hacer creer.

El tema de la alianza anglo-chilena ha sido objeto de varios y bien documentados trabajos. Aquí sólo se hace referencia a uno de los más importantes, por ser de fuente británica y de un periodista independiente que participó como corresponsal de guerra para la BBC radio en el conflicto, Robert Fox, quien señala: "Gran parte de la inteligencia que ayudó a los despliegues tácticos del Contralmirante Woodward debía provenir de los aliados y amigos de Gran Bretaña, ubicados en lugares interesantes. Uno de los mensajes de mayor importancia partió del comando naval chileno en Punta Arenas, a través de un intermediario, y fue entregado al agregado militar británico en Santiago. El mensaje, escrito en inglés, decía: 'Información A-1. Una unidad pesada dos ligeras en mar abierto. 13:00-14:00 Zulu, latitud 54° 00' Sur, longitud 65° 40' Oeste. Rumbo estimado 335. Velocidad 18 nudos'. Esta información indicaba la ubicación exacta del crucero ARA General Belgrano al Sur de la zona de exclusión. Su hundimiento bien pudo originarse en una nota enviada en perfecto inglés por un oficial naval chileno ubicado en Punta Arenas." (2) Existen indicios suficientes —a mi juicio— de que la ubicación en alta mar del crucero ARA General Belgrano fue posible merced a la información chilena, que permitió delimitar la zona de búsqueda, facilitando de ese modo la localización del buque por parte del submarino nuclear HMS Conqueror, que pocas horas antes había participado de la recuperación de las Islas Georgias. De cualquier manera, valga una aclaración: en mi opinión fue muy poco prudente, por parte de la Argentina, que el viejo crucero navegara por el Beagle y se reabasteciera en la ciudad de Ushuaia a la vista de todo el mundo.

2)
Fox, Robert. Eyewitness Falklands: A personal Account of the Falklands Campaign; Mandarin. 1992. Págs. 326/7.

Volviendo al caso del helicóptero, su caída atrajo la atención pública internacional inmediatamente y el Canciller de Chile se vio forzado a formular un reclamo por este hecho, aunque Freedman dice que "en privado", se manifestaba comprensivo hacia el Reino Unido, dadas las circunstancias.

Hoy se cuenta con mucha más información como para saber del apoyo chileno brindado por el gobierno del General Pinochet, que permiten entender mucho más claramente los roles que se jugaron en la oportunidad. Algunas de las evidencias pueden resumirse en un par de hechos fácticos:

(1) Declaración de Margaret Thatcher al periódico británico *The Times* en apoyo al General Pinochet, detenido en Londres por orden del juez español Baltasar Garzón: "Tengo mayores razones que los demás para recordar que Chile, dirigido en aquel momento por el General Pinochet, ha sido un buen amigo de este país durante la guerra de las Falklands (Malvinas). Por sus acciones se pudo abreviar la guerra y se pudieron salvar muchas vidas". (3)

(3)
Yofre, Juan B. 1982 (Documentos secretos de la guerra). Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 2011. Pág. 335.

(2) Otra evidencia: el ex comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile (FACH), Fernando Mathei, rompió su secreto de diecisiete años, relatando "la colaboración de su fuerza con las tropas inglesas que peleaban contra los argentinos". Digamos que Chile contaba en el sur con radares aéreos muy potentes que permitían monitorear el espacio aéreo propio y el argentino. En una parte de sus declaraciones comenta: "Nosotros avisábamos, por ejemplo, que desde una base determinada habían salido cuatro aviones en dirección a tal parte, que por su velocidad parecen Mirage. Una hora antes de que llegaran, los ingleses ya estaban informados de su arribo". (4)

(4)
Yofre, Juan B. 1982 (Documentos secretos de la guerra). Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 2011. Pág. 338.

(3) Uno más: Yofre desenmascara un mensaje "estrictamente secreto y confidencial" emitido por el Almirante José Toribio Merino, Comandante en Jefe de la Armada de Chile ARCH, y descifrado por la inteligencia argentina, que fuera dirigido al comandante de la escuadra chilena para prepararse a apoyar a los británicos, alistando y desplegando la escuadra para encontrarse en condiciones de iniciar operaciones a partir del 19 de abril. (5)

(5)
Yofre, Juan B. 1982 (Documentos secretos de la guerra). Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 2011. Págs. 340/341.

Vuelvo a la posibilidad, que seguían considerando los británicos, de atacar la Base Aeronaval de Río Grande. Increíblemente, a pesar del fallido intento narrado anteriormente (fase uno), el Reino Unido siguió planeando la “fase dos”, con el objetivo puesto siempre sobre Río Grande y las aeronaves de la Armada Argentina Super Etendard, que representaban una seria amenaza para los portaaviones y el *Canberra*, con su fuerza de desembarco embarcada. No obstante, luego de analizarse varias opciones, entre las cuales se consideró un desembarco de fuerzas especiales desde un submarino diesel eléctrico en costas cercanas a Río Grande, se terminó por desechar la segunda fase por considerarla excesivamente riesgosa y casi impracticable, con un mínimo de éxito probable.

A continuación Freedman relata las acciones y consideraciones que se tuvieron con el tema de la defensa aérea de la fuerza y el rendimiento de sus medios, tales como los Sea Harrier/Harrier GR3; los misiles mar-aire y sus sistemas asociados, los Rapier y los Blowpipe, misiles tierra-aire. Interesa ver como plantea este problema y la cantidad de dificultades que declara les fueron ocurriendo.

Por un lado, se verifica una necesidad casi urgente de reponer los aviones Sea Harrier derribados por fuego argentino o fuera de servicio por fallas ocasionadas por su intenso uso. Para ello se reaprovisionaron con la versión GR3, que no estaba diseñada para operar desde portaaeronaves. Tampoco estaban equipados con misiles aire-aire, lo cual es resuelto con la instalación de los modernos Sidewinder AIM-9L que les habían sido provistos recientemente por los EE.UU. Esta configuración “Harrier-Sidewinder AIM-9L”, fue la que les dio un salto tecnológico significativo respecto a nuestras aeronaves de caza y ataque. Las nuestras poseían una versión anterior del Sidewinder americano o el Matra Magic 550 de origen francés, que requerían efectuar maniobras llamadas “pelea de perros” (*dog fighting*) para alcanzar a posicionarse por detrás del blanco a batir, a fin de que su cabeza infrarroja pudiera guiar al misil hacia la fuente de calor de la tobera de escape de los gases de su turbina.

En cambio, el “9L”, al poseer una mayor sensibilidad calórica, podía ser disparado desde cualquier dirección, en los 360°, no necesitando así los Harrier realizar más que un simple acercamiento al blanco desde cualquier dirección para dispararlos. Esta no era una ventaja menor y los “9L” hacían la gran diferencia. Sin ellos, la relación de fuerzas hubiera sido otra, como así también los resultados finales.

Luego Freedman narra las peripecias que tuvieron los británicos con el sistema de armas de los destructores clase 42 y sus misiles Sea Dart. Cuenta la cantidad de lanzamientos fallidos que llegaron a tener con este misil en reiteradas oportunidades durante el conflicto. Por contraste, el misil Sea Wolf parece haberles dado algunos resultados. Woodward llega a probar una táctica que se denomina “Trampa de misiles” con dos barcos clase 42 y dos de la clase 22, pero sus resultados son frustrantes.

En un momento Freedman describe cómo los sistemas del destructor HMS *Glasgow* quedaron fuera de servicio justo cuando recibió, el día 12 de mayo, el ataque de cuatro aviones A4B del Grupo 5 de la Fuerza Aérea Sur, oportunidad en la que fue alcanzado por una bomba que lo atravesó de lado a lado, explotando en el mar. Según varias publicaciones británicas, la bomba produjo dos aberturas de entrada y salida de aproximadamente un metro y medio de diámetro cada una, por las cuales penetró gran cantidad de agua que llegó a una altura de un metro cincuenta en la sala de máquinas. Las turbinas quedaron dañadas y el sistema de control remoto de la maquinaria quedó fuera de acción. El buque tuvo que ser reparado de emergencia, con la asistencia de equipos de reparación de averías del HMS *Invincible*, pero debió emprender el regreso al Reino Unido por no haberse logrado el restablecimiento de su capacidad operativa. Fue el segundo destructor de tipo 42 en quedar fuera de combate, después del HMS *Sheffield*. De los tres barcos de ese tipo que el Almirante Woodward tenía como piquetes de radar, sólo le quedaba uno, el HMS *Coventry*. Ya ante la pérdida del HMS *Sheffield*, el Almirantazgo había dispuesto el desplazamiento hacia el Atlántico Sur de otro destructor de tipo 42, el HMS *Exeter*, por aquel entonces de patrulla en el Caribe. Tampoco HMS *Coventry* duraría mucho tiempo. El 25 de mayo fue hundido por A4B Skyhawk del Grupo 5 de la Fuerza Aérea Argentina.

Esta configuración “Harrier-Sidewinder AIM-9L”, fue la que les dio un salto tecnológico significativo respecto a nuestras aeronaves de caza y ataque.

La cuestión de las bombas que no explotaron se ha debatido largamente. Sin duda, si aquellas que no lo hicieron lo hubieran efectivamente hecho, las pérdidas británicas hubieran sido mayores. Pero debe subrayarse que aquellas que no llegaron a explotar, por distintas razones, produjeron en muchos casos daños considerables que motivaron el retiro de las operaciones de varios barcos británicos, tal como lo demuestra el caso del HMS *Glasgow*. Esos buques quedaban así fuera de combate, o como son designados en inglés, representan “*mission kills*”, ya que quedan inhabilitados para cumplir las misiones de combate para las cuales fueron construidos.

En lo que hace a la capacidad de producir daño de una bomba lanzada por un avión de ataque, que no explota, basta recordar lo que expresara el Capitán de Fragata K. K. Pudduck, Arquitecto Naval del Comando en Jefe de la Flota británica, en su informe sobre las actividades que realizó en el Atlántico Sur: “...la energía cinética de una bomba de 1.000 libras que se desplaza a 400 nudos es equivalente a un tren de 300 toneladas que viaja a 80 km/h”.⁽⁶⁾ Las naves de guerra construidas en las últimas décadas carecen de un blindaje significativo que atenúe impactos de esa naturaleza, por lo que cabe imaginar las consecuencias que pueden resultar cuando son impactados por una bomba, aún cuando ésta no llegue a explotar.

Los argentinos conocíamos perfectamente las limitaciones de los sistemas que poseían los buques de la clase 42, desde el momento que tripulábamos a los gemelos del HMS *Sheffield*, el destructor ARA *Hércules* y el ARA *Santísima Trinidad*. Ello nos permitió diseñar las tácticas de ataque contra esa clase de buques. Su sistema de comando y control ADAWS 4, sus computadoras Ferranti 1600 B, los radares 965 de alerta temprana y los dos 909 de control tiro asociados, y su cañón Vickers de 4,5 pulgadas, todos tenían problemas serios de diseño, que se expondrán en las conclusiones sobre el capítulo.

Debe de haber sido muy frustrante para Woodward y su gente verificar empíricamente lo vulnerables que resultaban sus sistemas, entre otras razones, porque en el momento de su diseño, se priorizó la economía (eficiencia) por sobre la seguridad (eficacia). Como ejemplo, el radar de alerta temprana 965 era tridimensional (podría medir altura de los ecos detectados) en su diseño de origen. En su lugar se instaló, por motivos económicos, un “2D” (que sólo medía en dos dimensiones, dirección y distancia y no altura) asociado a los radares de control 909, que debían efectuar una búsqueda *raster* en altura (una suerte de “cajón rectangular” en búsqueda vertical en la dirección del blanco), para localizar e iluminar a los blancos aéreos a batir.

Los argentinos verificamos que, cuando las aeronaves volaban a muy baja altura, el haz de iluminación de los radares 909 se enganchaba en el *Clutter* radar, que era producido por el oleaje del mar y se perdía automáticamente el *tracking* (seguimiento automático del blanco), resultando imposible retomarlos antes que las aeronaves se aproximaran a tal distancia como para efectuar sus ataques.

Woodward ensaya en su diario una defensa de sus fuerzas, cuando afirma que la “probabilidad total” de todos sus sistemas defensivos de funcionar mal “debería ser muy baja”. Freedman relata que circuló un *paper* de autoría desconocida (¿?) donde los británicos se preguntaban por qué habían ocurrido los casos del HMS *Sheffield* y del HMS *Coventry*, atribuyéndole a defectos que seguramente no se volverían a repetir.

Decididamente, la eficacia de la defensa AA de área, basada en los tres 42, *Sheffield*, *Glasgow* y *Coventry*, demostró ser muy pobre, con dos de los barcos hundidos y uno fuera de servicio, tanto que llevó al Almirante Sandy Woodward a dudar sobre la bondad de estos buques: “La construcción de los tipo 42 había costado cerca de 200 millones de libras. ¿Cómo era posible que cada vez que navegaban en mares tormentosos durante períodos de varias horas sus principales sistemas de armas se estropearan inmediatamente después, debido a que el agua entraba por donde obviamente no debía entrar? Yo sabía por mi propia experiencia a bordo del *Sheffield*, que los 42 no eran tan veloces como debían ser...”.⁽⁷⁾

Lo cierto es que existía una marcada preocupación sobre la seguridad de la defensa antiaérea

(6)

Citado por Winton, John, Signals from the Falklands. The Navy in the Falklands Conflict. London. Leo Cooper. 1995. Pág. 192.

Decididamente, la eficacia de la defensa AA de área, basada en los tres 42, *Sheffield*, *Glasgow* y *Coventry*, demostró ser muy pobre, con dos de los barcos hundidos y uno fuera de servicio.

(7)

Woodward, Sandy, Alte. Los cien días. Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 1992. Pág. 283, segundo párrafo.

que se le podía proveer a la fuerza de desembarco y que debía descansar en los misiles Rapier, puestos en posición en el terreno para poder retirar a los buques de la escena lo antes posible.

También resulta interesante leer las prevenciones que, manifiesta Freedman, tenían los británicos respecto al misil portable Bowpipe, de defensa de punto. Para el 17 de mayo, las fuerzas en el terreno requerían se les provea del misil americano Stinger, del cual reconocen su mejor *performance*, sencillez de operación y alcance por sobre el Blowpipe, de factura propia. Increíblemente, según la versión oficial de Freedman, el ejército británico se rehúsa a proveérselos a sus tropas, porque teme que de esta manera se pueda ver afectada seriamente la venta de los mismos en el mercado internacional y a su fabricante, en lugar de atender a los requerimientos de su gente en el campo de combate. En especial querían resguardar el “prestigio” de la nueva versión de Blowpipe “Javelin”, que se encontraba todavía en desarrollo y no había sido aún provisto a sus fuerzas terrestres. Lo cierto es que no se solicitaron los Stinger y sí una remesa urgente de 24 Blowpipes, que pertenecían a las fuerzas británicas apostadas en Alemania.

Conclusiones acerca de la amenaza aérea a las fuerzas del Reino Unido

Este capítulo es muy rico en conclusiones acerca de las enormes dificultades que debieron sortear los británicos para contrarrestar la amenaza aérea argentina.

En primer lugar, durante el mes de mayo el factor determinante de todas las operaciones aéreas resultó ser la meteorología adversa, que llegó a impedir casi el cincuenta por ciento de los vuelos programados. Ello introdujo grandes limitaciones por igual a la capacidad de defensa y ataque de ambas partes involucradas en el conflicto.

Freedman admite que, a la luz de la experiencia inicial, **la capacidad de la aviación argentina había sido subestimada**, que se había mellado la confianza en los sistemas antiaéreos propios Sea Dart y Sea Wolf, y que **los británicos estaban impresionados por la “capacidad, la determinación y el espíritu” de los aviadores argentinos.**

Los británicos estaban impresionados por la “capacidad, la determinación y el espíritu” de los aviadores argentinos.

Hay que remarcar, en este sentido, que la mayoría de las aeronaves militares argentinas no poseía el sistema de detección de emisiones electromagnéticas, denominado en idioma inglés “*radar warning*” (alerta radar), lo que impedía que los pilotos se dieran cuenta de que estaban siendo iluminados por algún radar de control tiro y, de esa manera, podían ser alertados de antemano a fin de iniciar maniobras de evasión o escape de los misiles que se les lanzaran. Los Harriers sí poseían estos sistemas y es así como se salvaron de ser abatidos por los misiles de los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*, la noche del 1.º de mayo cuando persiguiendo a un Tracker S2E para abatirlo, que regresaba al portaaviones ARA 25 de Mayo luego de localizar a la flota británica, fueron iluminados por los radares 909 y antes del lanzamiento de los Sea Dart argentinos, los evadieron en alejamiento. Del lado argentino, las únicas aeronaves que poseían equipos MAE *radar warning* eran los Super Etendard, los Tracker S2E y el último P-2 Neptune, que luego de guiar a los Super Etendard en el primer lanzamiento de dos Exocet AM 39 al HMS *Sheffield*, quedó fuera de servicio por falta de repuestos.

Respecto al funcionamiento ineficaz de los sistemas de defensa antiaérea británica, que fuera mencionado anteriormente, cabe señalar que los argentinos conocíamos perfectamente sus falencias y las explotamos al máximo. Por caso, las computadoras Ferranti 1600 B que procesaban todo el sistema de representación y controlaban los sistemas de armas de las naves clase 42, tenían fallas graves de diseño. Regularmente se “colgaban” y dejaban a los buques totalmente inermes. Un ejemplo fue el destructor clase 42 ARA *Hércules* cuyo sistema se “cayó” justo cuando nos estábamos aproximando a Puerto Argentino en la madrugada del 2 de abril y hubo que utilizar el modo manual para tener control, al menos de su cañón, hasta que se volvió a reinstalar el programa y reinició sus sistemas. Una situación

nada cómoda, por cierto, más cuando uno se halla en combate real. A la finalización del conflicto, las dos computadoras Ferrante 1600 B fueron reemplazadas por dos “Argenta”, diseñadas y fabricadas por el brillante ex Teniente de Navío Ingeniero Juan Carlos Escudé, padre del conocido profesor Licenciado Carlos Escudé, especializado en Ciencia Política.

Planificación argentina de los ataques a las fuerzas británicas

Al regresar el destructor ARA *Hércules* de la toma de Malvinas, el 4 de abril, se encontraban en el muelle dos pilotos de Super Etendard (Capitanes de Corbeta Roberto Agotegaray y Alejandro A. Francisco) y uno de la Escuadrilla de A4Q (Capitán de Corbeta Carlos María Zubizarreta, luego fallecido al regresar de una misión de combate en las Islas Malvinas). Los pilotos de los “Super”, tal como se los llamaba, acababan de regresar de Francia y sólo sabían volar el avión. No habían desarrollado ninguna táctica para el empleo del misil Exocet AM 39, y los expertos franceses se habían retirado ni bien se produjo el conflicto. Como anécdota, cuento que si bien los franceses nunca lo admitirían oficialmente, luego del hundimiento del HMS *Sheffield*, se manifestaban, *off the record*, orgullosos a los ingenieros argentinos, de que un misil con su tecnología hubiera hundido a buques británicos.

Lo cierto es que a bordo del ARA *Hércules*, se procedió a diseñar el perfil de vuelo más adecuado para que los Super Etendard (y los A4 Skyhawks) pudieran efectuar la aproximación a los sistemas británicos con seguridad y no fueran detectados tempranamente. Se desplegaron en la cámara de oficiales los planos del diagrama de los lóbulos del radar 965 de alerta aérea temprana y los del 992 de detección de superficie lejana y aérea cercana y se procedió a analizarlos cuidadosamente.

El perfil de vuelo debía ser en la aproximación al blanco: “Alto-Medio-Bajo” en el ataque y “Bajo-Alto” en el regreso, para lograr la mayor autonomía de vuelo posible y, por ende, radio de acción. A medida que la aeronave se acercaba al “Punto Dato”, donde se esperaba detectar el blanco a batir –que era provisto por una fuente externa, como aviones de exploración P-2 o el radar de Puerto Argentino– debía ir descendiendo en altura, para bordear y evitar los lóbulos de detección del radar 965 y más cercano el del 992.

Luego se consideró la envolvente del misil Sea Dart, que si bien se declaraba teóricamente que poseía un alcance de 40 millas náuticas, la verdad es que ello era sólo posible a 40.000 pies de altura de vuelo del mismo, donde consume menos combustible el misil, logrando así ese máximo alcance. A nivel del mar, la situación cambiaba notablemente, lográndose un alcance máximo de sólo 19 millas.

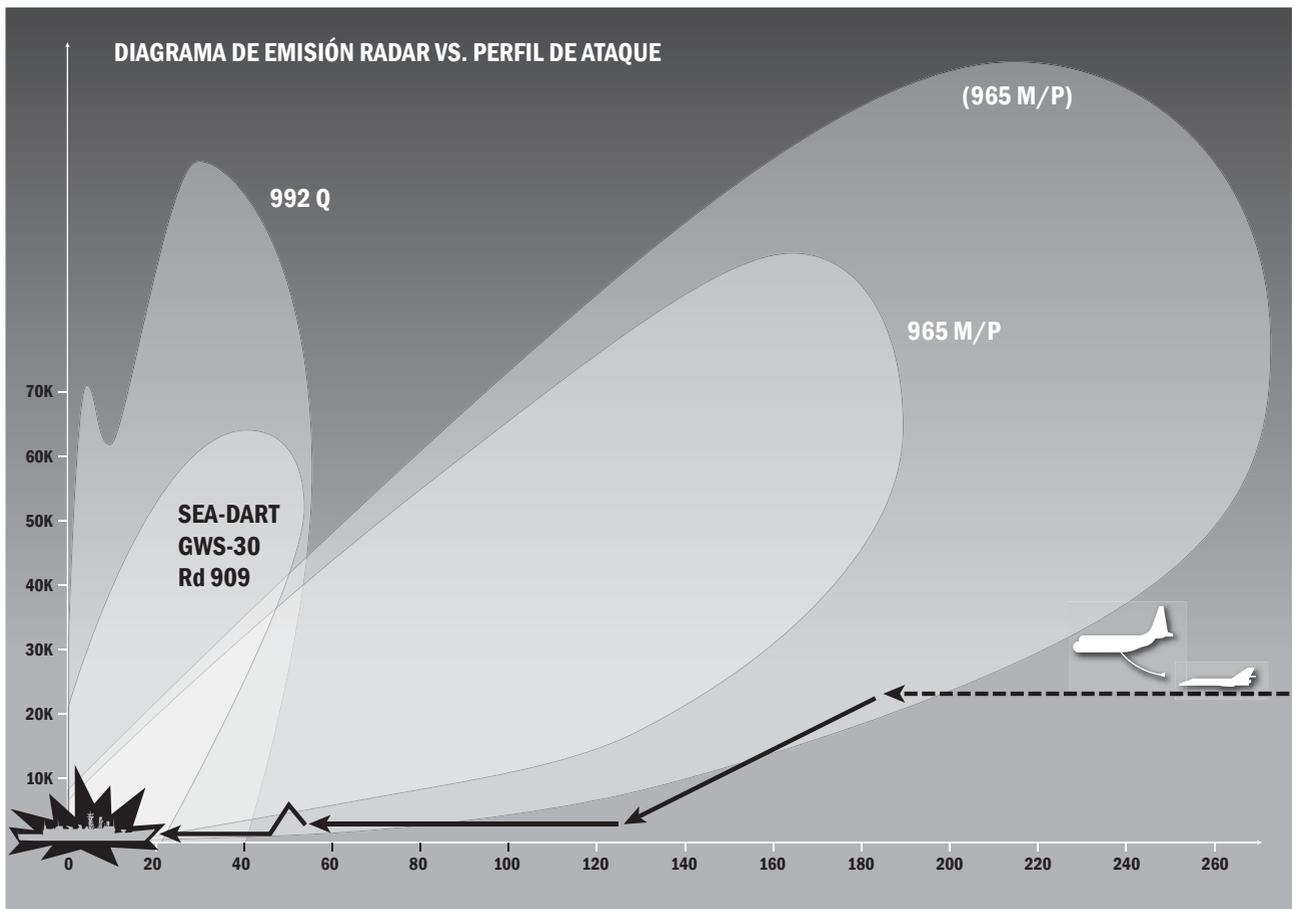
Los perfiles de vuelo que se establecieron en el planeamiento realizado entre la ARA *2.da Escuadrilla Aeronaval de Ataque (“Super”)* y el ARA *Hércules*, permitieron el uso más eficaz de los aviones, con un rendimiento del combustible mucho mayor que el que hubieran obtenido si las aeronaves hubiesen tenido que descender a las 280 millas de su blanco, como erróneamente asumió el Almirante Sandy Woodward en su apreciación, tal como lo comenta en sus memorias. ⁽⁸⁾

Los Super Etendard se aproximaban rasantes y lanzaban a sus AM 39 muy por fuera de esa distancia dándoles, inclusive, tiempo para virar 180 grados en alejamiento de su blanco luego de ocurrido el lanzamiento. De esta manera, nunca entraban dentro del alcance, a nivel de la superficie, de los Sea Dart. Así se explica que los británicos no tuvieron forma alguna de contrarrestar esta amenaza con sus sistemas de defensa aérea. La solución resultaba materialmente imposible.

Los argumentos que ensayaron para explicar que el HMS *Sheffield* había sido sorprendido, justo en el momento en que debió apagar su radar 965 para hacer una transmisión satelital, en opinión del autor de este artículo –quien fuera por tres años consecutivos miembro

A bordo del ARA *Hércules*, se procedió a diseñar el perfil de vuelo más adecuado para que los Super Etendard (y los A4 Skyhawks) pudieran efectuar la aproximación a los sistemas británicos con seguridad y no fueran detectados tempranamente.

(8) Woodward, Sandy, *Alte*. Los cien días. Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 1992. Pág. 23, primer párrafo.



del *team* de operaciones del ARA *Hércules* (*Principal Warfare Officer*), cuyo Comandante era el Capitán de Fragata Enrique Molina Pico (luego Almirante, Jefe del Estado Mayor de la Armada)–, son falacias destinadas a disimular ante la opinión pública la asimetría tecnológica que existía entre sus misiles mar-aire británicos y el AM 39 francés y evitar así el desprestigio de los buques que eran el orgullo de su flota, los destructores clase 42. Al fin de la guerra, debieron cambiar muchas cosas en estos barcos. Su material ignífugo, que resultó insalubre para su personal, produjo un incendio a bordo, tal como ocurrió con el HMS *Sheffield* hasta su hundimiento. Cambiaron el material de algunos mamparos y cubiertas y agrandaron la santabárbara de misiles Sea Dart, porque comprobaron que se quedaban sin los suficientes en pleno combate, además de algunas otras modificaciones.

Perfil de vuelo aproximado de los aviones Super Etendard, en su ataque con misiles Exocet AM 39 a la flota británica.

Las tácticas de ataque diseñadas durante la segunda y tercera semana de abril, en la cámara de oficiales del destructor ARA *Hércules*, fueron probadas empíricamente, zarpando el buque hacia El Rincón (sur de la provincia de Buenos Aires) y haciendo ejercicios con los cuatro aviones de los que se disponía y con todos los pilotos de la Escuadrilla de “Super”. Se probó el perfil de vuelo y se lo ajustó. De igual manera, se comprobó el aspecto de la detección de las emisiones del radar de la aeronave, que debían ser de apenas algunos segundos, suficientes como para ajustar el “Punto Dato” que tenían en sus computadores de vuelo, con la posición real actual del blanco y lanzar el misil sin ser detectados por el sistema “MAE” (Medidas de Apoyo Electrónico) “RDL 2 ABC”. Lo mismo ocurrió con las comunicaciones electromagnéticas, que se redujeron al mínimo posible. Al regresar los pilotos de estas prácticas, se les formularon las críticas correspondientes a cada uno y así partieron hacia el Sur, listos para el combate, confiados en el excelente trabajo profesional que se había realizado con el destructor clase 42 ARA *Hércules*, gemelo del HMS *Sheffield*, con el convencimiento de que, en pocos días más, la dupla “Super-AM 39” les depararía grandes satisfacciones.

Un quinto avión quedó como repuesto en tierra, ya que los franceses suspendieron el envío

de los diez restantes, que fueron entregados recién al finalizar el conflicto. Tampoco entregaron una tanda de 20 misiles AM39 que le debían a la Argentina. También los enviaron al fin de la guerra. Los Super Etendard debieron sacar el máximo de rendimiento a los únicos cinco AM39 que teníamos en stock al comenzar la guerra.

Lo cierto es que los argentinos fuimos pioneros en las tácticas de utilización de estos misiles. Nunca antes se habían utilizado los Exocet AM 39, a excepción de Irak en su guerra contra Irán, donde los empleaba para atacar a sus refinerías costeras y a los depósitos de combustible en el Golfo Pérsico. Notablemente, el Exocet cuadruplicó su valor de adquisición en el mercado internacional inmediatamente después de Malvinas, a pesar de que tampoco había funcionado eficazmente. ¿Cómo fue eso? La cabeza de combate de los misiles lanzados al HMS *Sheffield* y probablemente, los que se lanzaron posteriormente sobre el *Atlantic Conveyor*, no llegaron a explotar. De haberlo hecho, se calcula que los daños en los barcos hubieran sido muy superiores. Ocurre que alcanzaron a sus blancos, los penetraron con su combustible de vuelo remanente encendido y quedaron ardiendo dentro de los barcos. El fuego que produjeron se expandió a todos los buques donde impactaron y se volvió incontrolable. Ello alcanzó para que se hundieran, pero lo cierto es que no funcionaron como debía ser. Años más tarde, la Armada Argentina llevó a cabo una serie de pruebas para garantizar que este inconveniente estuviera solucionado en el lote de misiles que poseía.

Cabe mencionarse que las tácticas de ataque diseñadas fueron luego transferidas a la Fuerza Aérea Argentina, que si bien no se había entrenado para volar a ras sobre el agua, termino haciéndolo de una manera destacable y así obtuvo muy buenos resultados.

La operación de ataque a la base aeronaval en Río Grande que comenta Freedman en su *Official History*, que llegó a planificar y montar el Reino Unido, lleva a ciertas preguntas incómodas y a formularse algunas hipótesis. De haberlo llevado a la práctica, seguramente hubiera puesto en serio riesgo a la población civil de Tierra del Fuego. También, el Reino Unido volvía una vez más a romper las “reglas de juego” que habían sido establecidas internacionalmente por ellos mismos. En mi opinión, este comportamiento puede muy bien calificarse como reñido con lo que dispone el Derecho Humanitario Internacional.

En el capítulo siguiente, Freedman comenta que el 11 de mayo el “Gabinete de Crisis” británico descartó la posibilidad de declarar la guerra a la Argentina, por las posibles consecuencias que se le podrían llegar a plantear al Reino Unido en el comercio y las finanzas.

De haberlo hecho, hubiera podido atacar libremente a las bases en el continente. Vale mencionar, que de haberlo llevado a la práctica en la zona de Río Grande, se hubiera encontrado con un dispositivo de defensa de la Base nada despreciable. La Brigada de Infantería de Marina N.º 1 se encontraba desplegada en sus alrededores esperándolos, de modo que les iba a resultar un hueso difícil de roer.

Para concluir, he tratado de demostrar a nuestros propios ciudadanos, que trabajamos con un alto grado de profesionalismo a pesar de las estrecheces logísticas y de otro tipo que enfrentamos. Por otra parte, todas las guerras lo son así. Por caso, habría que preguntarles a los mismos británicos cómo la pasaron en la Segunda Guerra Mundial, cuando debieron echar mano a sus aliados para sobrevivir.

Lo verdaderamente cierto es que los argentinos les demostramos poseer una eficacia muy superior a lo que los británicos suponían, según lo dice el propio Almirante Sandy Woodward en sus memorias, cuando narra un episodio familiar: “*Lamento informarles que el Sheffield ha sido hundido frente a las islas Falkland*”. Se produjo una gran conmoción y todos en el comedor, muchos de ellos con fuertes lazos militares, se dieron cuenta de que “*los argentinos habían tomado en serio el asunto y que, además, estaban bien equipados como para hacernos daño. A partir de ese momento –diría Char– dejé de considerar a la Marina Argentina como algo salido de una opereta de Gilbert y Sullivan*”.⁽⁹⁾

A confesión de parte..., no hacen falta más palabras.

Trabajamos con un alto grado de profesionalismo a pesar de las estrecheces logísticas y de otro tipo que enfrentamos. Por otra parte, todas las guerras lo son así.

(9) Woodward, Sandy Alte. Los cien días. Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 1992. Pág. 38, segundo párrafo.