

RECORDANDO AL DESTRUCTOR ARA *BOUCHARD* EN 1982

Capitán de Navío VGM (R) Rafael Rey Álvarez

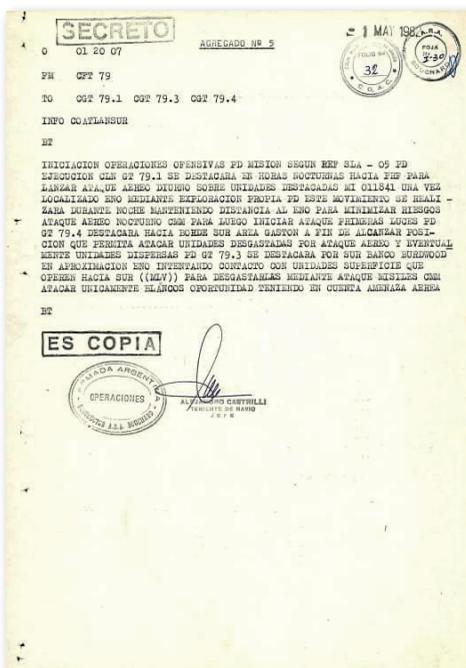
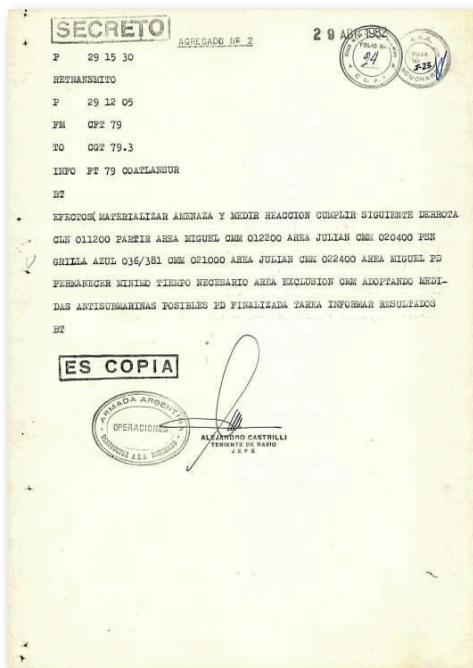


Verdadera historia, cronológica y detallada, de las acciones de los buques escolta del crucero ARA *General Belgrano*, destructor ARA *Bouchard* (D-26) y ARA *Piedrabuena* (D-29), cuando conformaron el Grupo de Tareas 79.3 (GT 79.3) durante y después del ataque del submarino HMS *Conqueror*, el 2 de mayo de 1982.

Hay algo de terminología naval que he tratado de minimizar para mis amigos y conocidos que no dominan esos términos, de forma tal de hacer la narración más amigable; no obstante, no es posible hacer todas las aclaraciones, pues me extendería en demasía, en un texto ya muy extenso de por sí.

El grupo navegaba con un arrumbamiento general W (oeste). Ambos buques escoltaban el C-4: el D-29, a proa del guía entre 6000/8000 yardas (1 yd = 0,94 m); otro tanto hacía el D-26 en una estación por el través de estribor (costado derecho) y a aproximadamente la misma distancia. El Comandante del Grupo de Tareas 79.3 (CGT 79.3) y Oficial en Comando Táctico (OCT) era el Capitán de Navío (CN) H. Bonzo, a la vez Comandante del C-4, quien había ordenado un plan zigzag suave (navegación sinuosa). Los sonares (detectan submarinos) funcionaban en pasivo por orden de la superioridad naval, que había establecido que la política general de empleo de los sensores acústicos debía ser pasiva (en silencio, solo escucha). El buque navegaba con la tripulación en roles de crucero de guerra (50% en sus puestos, el resto descansando).

Se pasó a esa condición luego de haberse ordenado abortar la misión de atacar a la Fuerza de Tareas británica alrededor de las 0410 horas, dado que las condiciones meteorológicas, imprevisiblemente, habían impedido que el portaaviones *ARA 25 de Mayo* lanzara sus aeronaves de ataque A-4Q con la apropiada configuración de armamento para infligir razonables daños al enemigo. Anteriormente y desde la medianoche, el 100% de la tripulación había ocupado sus puestos de combate, luego de haber izado, dadas las circunstancias, el pabellón de guerra en el mástil, con la mayoría de los oficiales y tripulantes formados en las cubiertas, y de haber cantado el himno nacional.



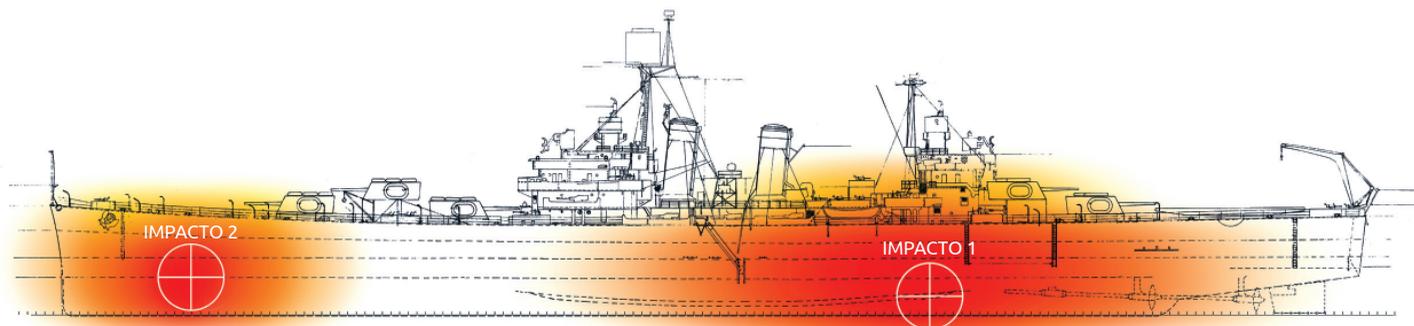
El Capitán de Navío VGM (R) Rafael Rey Álvarez ingresó, en 1973, al Liceo Naval Militar "Almirante Brown" de la Armada. Egresó de la Escuela Naval Militar en 1980 como integrante de la Promoción 109. Se orientó como Oficial de Superficie, y se especializó en armas submarinas. Cumplió funciones en diversos buques de la Flota de Mar, tales como destructores, corbetas, avisos y barreminas. Asimismo, integró el Estado Mayor de la Flota en dos ocasiones.

Formó parte de la Aviación Naval como Plana Mayor de la 2.ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros. Participó en campañas antárticas a bordo de rompehielos y del buque polar.

Se desempeñó como Observador Militar de las Naciones Unidas (NU) en Mozambique (ONUMOZ) en 1994. Fue Jefe de Estudios de la fragata *ARA Libertad* en el año 2000. Cumplió funciones como Oficial de Enlace ante el Comando de las Fuerzas de la Flota de la Armada de los EE. UU. de Norteamérica (USN) en los años 2003 y 2004. Ejerció el comando en el buque hidrográfico *ARA Comodoro Rivadavia*, buque oceanográfico *ARA Puerto Deseado* y en el Comando de Transportes Navales.

Cursó la Escuela de Guerra Naval y el Curso Superior de las FF.AA. en el Estado Mayor Conjunto.

En 1982, durante la guerra de Malvinas, se desempeñó como Jefe de Navegación del destructor *ARA Bouchard*. Por ello, fue condecorado por el Congreso de la Nación Argentina y distinguido por la Armada con el distintivo "Operaciones de Combate". También recibió condecoraciones de las NU y de la USN por los servicios prestados.

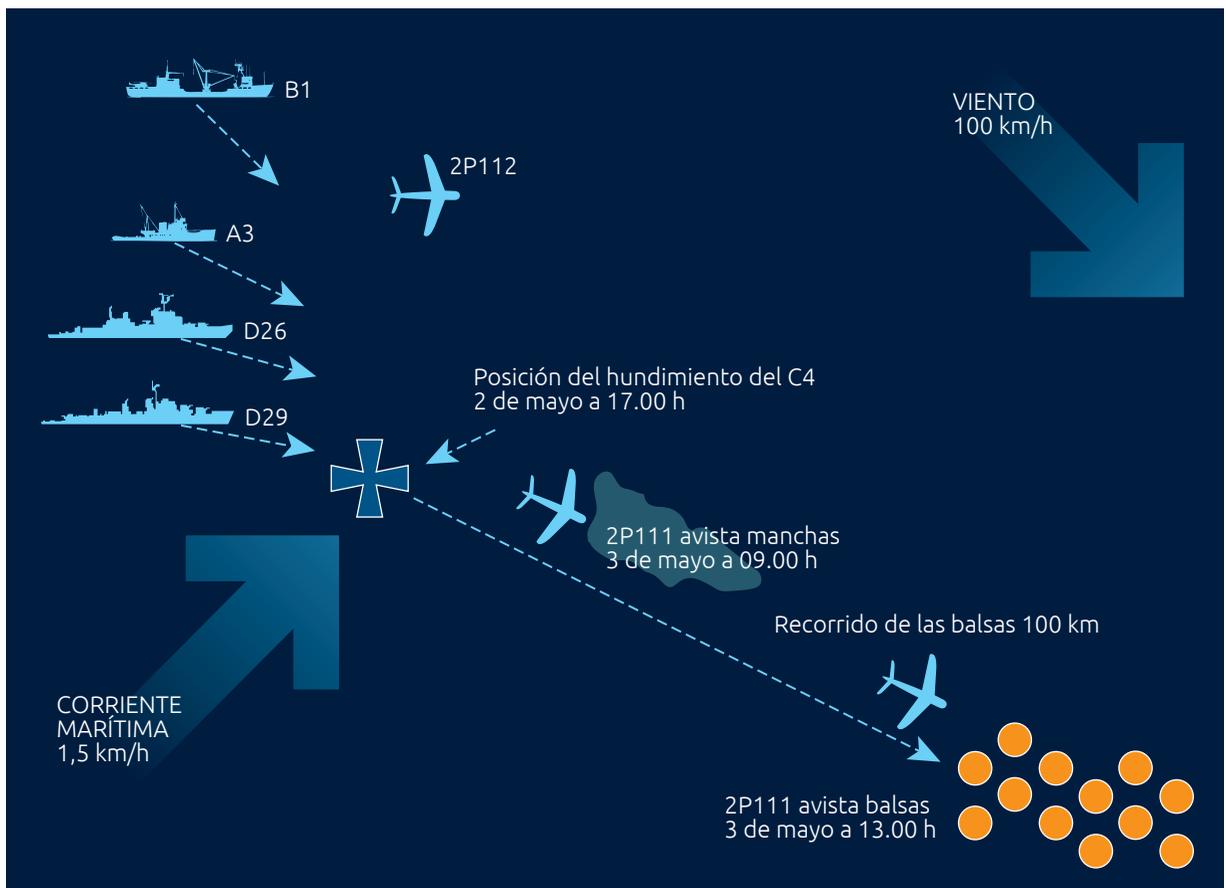
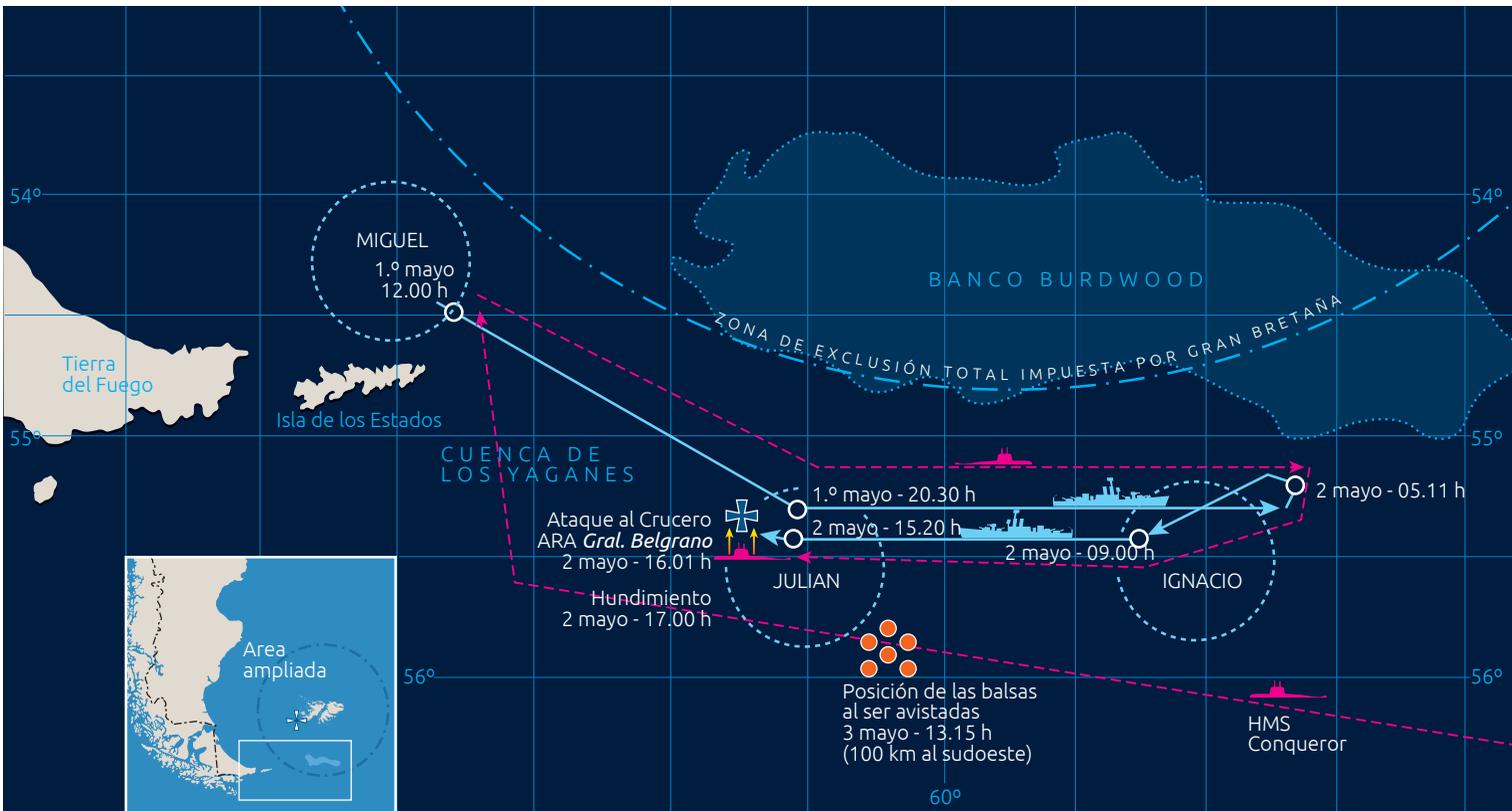


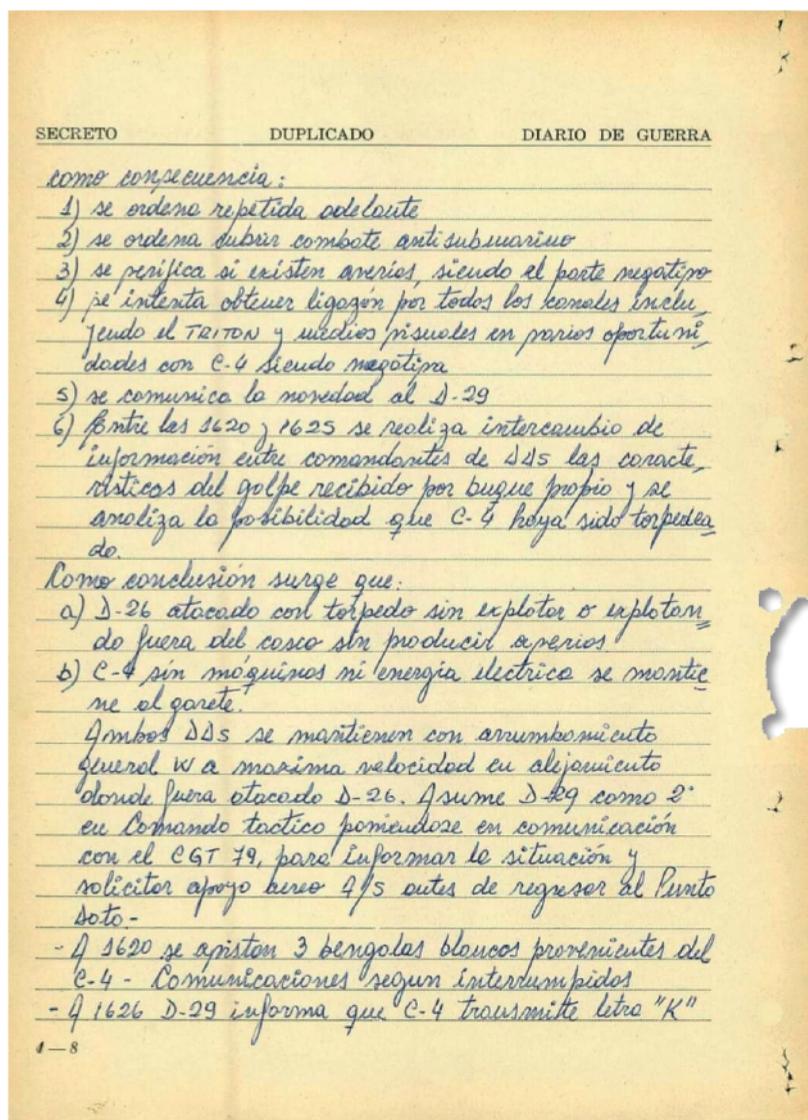
Es preciso aclarar ciertas temerarias y falsas versiones de que los destructores abandonaron al crucero.

Escasos minutos después de las 1600, a bordo se sintió una fuerte detonación/concusión por la banda de babor, y el buque escoró a estribor. Tal fue la magnitud que, encontrándome descansando desde el mediodía luego de nueve horas de guardia continuadas en el puente, el cimbronazo producido me despertó de golpe de mi profundo sueño, sin saber qué pasaba. Inmediatamente sonó el gongo (alarma) de combate y concurrí a ocupar mi posición en el puente.

Era guardiamarina (GU) en mi segundo año de oficial y de veteranía a bordo; me desempeñaba como Jefe de Navegación del destructor ARA *Bouchard*, y mi puesto de combate era Oficial Comandante de Guardia (OCG) en el puente.

Al llegar a él, pude sentir un fuerte olor a pólvora en el aire. En el puente, ya se encontraban el Comandante, Capitán de Fragata (CF) W. Bárcena, y el Jefe de Operaciones, Teniente de Navío (TN) A. Castrilli. Conmigo llegaron el Segundo Comandante, Capitán de Corbeta (CC) R. Fontanarrosa, el Jefe de Máquinas, Capitán de Corbeta (CC) G. Gómez, y el Jefe de Comunicaciones, Teniente de Fragata (TF) E. Facchin.





Presumiendo que habíamos sufrido, de algún modo, la detonación o el impacto sin detonar de un torpedo enemigo, se intentó comunicar la novedad al OCT (C-4). Ni por radiotelefonía en el circuito táctico (radio primaria), ni en el de informaciones de combate (radio secundaria), ni en VHF marino (canal 67 y 16) hubo respuesta. Sí la hubo del D29.

colta (D-26 y D-29) y los encuadra en la peor condición de un militar: la cobardía, la huida, el abandono del compañero de armas caído.

Dicho esto, sigamos con los hechos:

Luego del gongo de combate, al llegar al puente y tomarle la guardia de OCG al Jefe de Electricidad Teniente de Corbeta (TC) M. Gardiner, oí que el Comandante ordenaba a la Central de Averías verificar daños y revisar especialmente las santabárbaras y las taquillas (*lockers*) de munición por el fuerte olor a pólvora ya mencionado.

Presumiendo que habíamos sufrido, de algún modo, la detonación o el impacto sin detonar de un torpedo enemigo, se intentó comunicar la novedad al OCT (C-4). Ni por radiotelefonía en el circuito táctico (radio primaria), ni en el de informaciones de combate (radio secundaria), ni en VHF marino (canal 67 y 16) hubo respuesta. Sí la hubo del D29.

Mientras tanto, la Central de Informaciones de Combate (CIC) ya estimaba que el C-4 estaría al garete (sin propulsión) y, desde el alerón de babor del puente, se lo veía ya pequeño en el horizonte. Uno de los cabos señaleros había informado desde el puente



El comandante del crucero fue el último hombre en abandonar el buque acompañado por el Suboficial Segundo Ramón A. Barrionuevo (círculo).

de señales, segundos antes, que había alcanzado a ver 2 o 3 bengalas blancas lanzadas desde el C-4 que se apagaron con rapidez. Personalmente, yo miré con binoculares desde el alerón de babor del puente e informé al Comandante que apreciaba «rara» la silueta del crucero. Claro, le faltaba una sección de proa, pero no me di cuenta en ese momento. En el sumario posterior, en 1983, me interrogaron expresamente sobre este punto varias veces.

Vuelvo al relato de los hechos: En el ínterin, hubo un intenso intercambio de comunicaciones entre mi Comandante y su par del D-29, CF Grassi, quien era el segundo en comando táctico (relevo del OCT) y debía asumir la conducción del GT 79.3

A las 021635 de mayo de 1982, el D-26 impone un mensaje naval al Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur (TOAS) VL Lombardo, cuyo contenido era aproximadamente el siguiente: «*Bouchard* acusa impacto de torpedo sin detonar. *Belgrano* al garete, posiblemente torpedeado en Lat. 55° 24' S, Lon. 61° 32' W».

Siguieron dos o tres mensajes más del D-29 y otro del D-26. Entre ellos, uno de pedido de apoyo aéreo del D-29 como segundo en comando táctico.

Más allá de que estos datos están en los diarios de guerra y navegación, y en el informe final de las acciones, en el Archivo General de la Armada se pueden fácilmente consultar los libros: *Hasta la última balsa* de Daniel Cavallieri, Instituto de Publicaciones Navales, ISBN 978-950-9899-107-2 y *Un buque, dos banderas, mil combates* de Eugenio Facchin, ISBN 978-987-28586-0-5.

La orden de operaciones impartida por el CN Bonzo (CGT 79.3) establecía en las Reglas de Empeñamiento (protocolos de combate) que, si un buque de la formación era atacado y

avariado por el enemigo y en ese momento ninguna unidad propia se encontraba en contacto con la unidad enemiga atacante, el resto de los buques debía alejarse de la posición hasta clarificar la situación y luego proceder en función de la evaluación táctica necesaria para el desarrollo de futuras acciones u operaciones.

Esa era la tremenda presión, psicológica y mental, que sintieron los Comandantes de los destructores: cumplir las órdenes previamente establecidas por el OCT —como ya dije el mismo Comandante del C-4— de alejarse por no estar en contacto con el enemigo o desoírlos, desobedecerlos, ante la posibilidad del hundimiento del crucero, el eventual rescate de sobrevivientes y un reataque submarino.

Entre la cercana puesta de sol y la meteorología que desmejoraba, el C-4 se comenzó a perder de vista, pues los buques se alejaban según las instrucciones fijadas por el OCT que ya cité. Sobre las 1700, se perdió el contacto radar.

Alrededor de las 1800, los comandantes seguían intercambiando comunicaciones en claro desde el puente de comando. Comunicaciones que eran oídas por quien escribe.

Finalmente, cerca de las 1815/1830, el CF Grassi (D-29), segundo en Comando Táctico, tomó la decisión de regresar al Punto Dato (PD) a investigar en la última posición conocida del C-4. Quiero dejar constancia que tanto el CF Bárcena como el CF Grassi querían ir adelante en la formación, exponerse al riesgo primero junto a sus hombres, que también serían arriesgados; eran amigos y compañeros de promoción, y debatían con vehemencia por radio ante lo intenso y dramático de la situación. Yo oí ese diálogo, pues estaba presente en el puente de comando; no me lo contaron.

Finalmente, prevaleció la antigüedad, y recuerdo al CF Grassi cuando le dijo coloquialmente a mi Comandante: «Yo voy primero; si me la pegan, vos te vas». Y el D-29 puso proa al lugar del hundimiento. El D-26, por detrás, dentro del alcance de comunicaciones UHF; no recuerdo con exactitud la distancia, pero era escasa, dentro del horizonte.

Mientras tanto, la situación hidrometeorológica desmejoró rápidamente, y el viento llegaba a rachas de temporal (más de 60 Nds/110 km del NW); el estado de mar estaba entre 6 y 7 (olas de 4 a 9 m); la visibilidad era mala, no se veía bien por la oscuridad reinante, y el cielo estaba totalmente cubierto; la temperatura superficie era de 4 °C. La velocidad de los buques se tuvo que disminuir a un máximo de 6/8 nudos, capeando, es decir enfrentando las olas.

Los golpes de mar hicieron su daño en los sectores de proa. En el D-29, la torre de artillería N.º 1 quedó sin servicio por daños estructurales, y en el D-26, algunos vidrios del puente se rajaron o descalzaron, y el agua de mar ingresaba al recinto, por lo que hubo que cortar la alimentación eléctrica y apagar el repetidor radar, y quedó la guardia mínima a oscuras.

Teniendo ya la triste certeza del hundimiento, pensábamos en el sufrimiento de los sobrevivientes a bordo de las balsas, si es que los hubiera habido, en medio de ese temporal.



Las Reglas de Empeñamiento del GT 79.3 establecían que, si un buque era atacado y averiado y ninguna unidad propia estaba en contacto con el enemigo, el resto de los buques debía alejarse hasta clarificar la situación.



El rescate de los sobrevivientes se hizo el primer día, en condiciones hidrometeorológicas sumamente adversas.

El tiempo transcurría, y la memoria me falla para precisar estas horas con exactitud, pero creo recordar que, sobre las 2130/2200, se recibieron novedades:

1. El apoyo aéreo de las aeronaves Neptune, desde la Base Aeronaval Río Grande, no estaba asegurado y dependía del mejoramiento de las condiciones meteorológicas.
2. Se iban a destacar el aviso ARA *Gurruchaga* (A-3), CC Vásquez, y el buque polar ARA *Bahía Paraíso* (B-1), CF García, en apoyo.

Luego de la medianoche, ambos buques seguían en la búsqueda, pero el estado de mar era mayor, 7/8, pues las olas ya alcanzaban entre 9 y 12 m. Habían transcurrido solo ocho horas desde el torpedeamiento del C-4.

Sobre las 0200 del 3 de mayo, el D-29 fue designado por el Comandante del TOAS Comandante de Escena en Acción (CEA), es decir, responsable de coordinar las operaciones de búsqueda y rescate en el lugar. También se supo que la aeronave Neptune 2-P-112, al mando del CF Proni Leston, había podido despegar desde Río Grande pese al mal tiempo.

Tras sobrepasar el PD, los destructores invirtieron rumbo y corrieron el temporal (recibiendo oleaje de popa), para lograr una mejor estabilidad de los buques e incrementar las posibilidades de avistaje de los vigías desde el puente de señales y del personal que no estaba de guardia que, como podía por el mal tiempo, colaboraba desde las cubiertas exteriores en la búsqueda visual. Se encendieron las luces de navegación y de cubierta, los reflectores, y se hacían sonar las sirenas en forma regular. Era el fin de la navegación discreta y en sigilosa.

Sobre las 0300, el D-29 llegó primero al PD y, poco tiempo después, lo hizo el D-26 sin hallar ninguna balsa ni restos a la vista. Mientras tanto, el avión 2-P-112, ya en el área de operaciones (AROP), efectuaba un patrón de búsqueda aérea cuadrada expandida con origen en el PD (como un espiral de ángulos rectos alrededor de un punto de origen).

Debo decir que, en los buques, además del desasosiego de no encontrar a los sobrevivientes, se sumaban el cansancio, la incertidumbre y el miedo también —por qué no



decirlo— a la eventual presencia del submarino enemigo. A baja velocidad y con todas las luces encendidas, sin duda, éramos un blanco fácil si el submarino había permanecido allí y deseaba atacarnos.

Sobre las 0500, la aeronave 2-P-112 abandonó el AROP y fue reemplazada por la 2-P-111 al mando del CC Pérez Roca. El bajo techo (altura de nubes bajas) obligaba a la unidad aérea a hacer una búsqueda a muy baja altura, no ideal en cuanto al ancho de barrido visual y de radar óptimo (lo que puede ver o detectar lateralmente). Mientras tanto, los destructores seguían con una búsqueda aleatoria en el PD.

A las 0830, ya con el sol sobre el horizonte, el D-29 y el D-26 comenzaron una búsqueda de superficie de piernas paralelas con 2000 yardas de separación entre buques, pues la visibilidad seguía siendo mala, con rumbo SE (sudeste), según la deriva calculada de las balsas por el efecto viento-corriente registrado desde las 1600 del día anterior. Esa separación entre buques se fue aumentando luego, al mejorar la visibilidad. El aviso *Gurruchaga* (A3) ya estaba cerca, para colaborar también.

Cuando eran aproximadamente las 0900, se escucharon emisiones de radio de emergencia con pedidos de auxilio de los tripulantes de las balsas, pero con posiciones muy inexactas, era casi imposible que fueran reales. No obstante, el A-3 fue destacado a investigar. Más allá de ello, lo celebramos a los gritos, nos energizamos todos, pues... ¡había sobrevivientes! No sabíamos cuántos, ¡pero había!

Poco después de las 0900, el avión 2-P-111 avistó una mancha de aceite de unos 300 m de ancho que se extendía en dirección SE e inició una nueva búsqueda aérea cuadrada expandida. El D-26 y D-29 se dirigieron hacia allí, y luego lo hizo el A-3.

En ese ínterin, el radar de la aeronave detectó un contacto intermitente, compatible con un periscopio de submarino, lanzó sonoboyas pasivas, y se escuchó un leve, bajísimo rumor hidrofónico que no podía ser clasificado apropiadamente más que como posible submarino (POSSUB) confianza baja (poco posible que sea un submarino, pero no puede descartarse que no lo sea). Efectuó una táctica de confirmación de contacto con el sensor magnético MAD (*magnetic air detector*), denominada trampa MAD hoja de trébol, con resultados ne-

En la primera balsa con sobrevivientes que avistó el destructor *Bouchard*, apareció un brazo con puño cerrado de un hombre que gritó: Viva la Patria.

Los sobrevivientes abordaban el buque mediante la red de rescate o eran izados con guinche, si su condición física no era buena.



gativos (el MAD es un sensor que detecta las alteraciones del campo magnético terrestre normal ante la presencia de un objeto ferroso, como un submarino).

Los comandantes de los destructores volvieron a intercambiar intensas comunicaciones. Tenían una gran duda táctica ante la posibilidad de la presencia submarina enemiga nuevamente. La misma presión psicológica y mental que antes. Había que decidir si el buque auxiliar A-3 solamente siguiera la búsqueda y los destructores pasaran a configuración de combate antisubmarino (AS) y cambiar la misión de la aeronave también a AS o continuar la búsqueda de las balsas y los sobrevivientes. De esa charla, de esa emocionada conversación entre compañeros de promoción, salió la decisión. Continuar como hasta ese momento. Buscar balsas y sobrevivientes, y que ocurriera lo que Dios dispusiera.



El 2-P-111, ya en el límite de su autonomía y habiendo sido autorizado a retirarse del AROP por el D-29 que efectuaba el control aéreo, decidí, previa consulta con su tripulación y una nueva autorización del CEA, regresar y hacer una última búsqueda de piernas paralelas, sobre la trayectoria calculada más extrema de la deriva de las balsas. Ya había sobrepasado el límite de su autonomía de combustible. Solo le quedaba un pequeño margen para regresar a su base sin caer al mar antes. Primero avistaron un tambor flotando y, a las 1320 del 3 de mayo, fue avistado el campo de balsas. A casi 50 Mn del PD y transcurridas 20 h del hundimiento, ¡por fin aparecieron!

Los destructores y el aviso estaban a poco más de 20 Mn de esa posición, y allí fuimos todos a máxima velocidad. Fue el fin de la operación de búsqueda.

Gloria y honor a los caídos. Reconocimiento a los sobrevivientes del crucero ARA *General Belgrano*. ■

Una vez a bordo los sobrevivientes fueron examinados sanitariamente, se les dio alimentación, abrigo y ropa. Fueron alojados en camarotes, sollados y, por falta de lugar, el excedente, se alojó en el hangar.

SUGERENCIAS DE LECTURA DEL AUTOR:

1. *Hasta la última balsa*. Daniel Cavaleri. Editorial: Instituto de Publicaciones Navales. Ed. 2011. ISBN 978 950 899 107 2.
2. *Un buque, dos banderas, mil combates*. Eugenio L. Facchin. Editorial: Asociación Civil Homenaje al destructor *Bouchard*. Ed. 2012. ISBN 978 987 28586 0 5.
3. *Destructor ARA Bouchard en Malvinas*. Washington Bárcena. Editorial: Argentinidad. Ed. 2022. ISBN 978 987 8934 03 7.
4. *Ataque Río Grande*. Jorge Muñoz. Editorial: Instituto de Publicaciones Navales. Ed. 2008 ISBN 978 950 899 051 1.
5. *Tres andanzas en la oscuridad*. Jorge G. Olarte. Editorial: Prosa Editores. Ed. 2017. ISBN 978 987 729 296 1.
6. *The untold story of a fighting ship*. Eugenio L. Facchin. Editorial: Springer. (springer.com). Ed. 2022). ISBN 978 3 030 926623 6 e ISBN 978 3 030 92624 3 (eBook).