

FALKLANDS

LA BATALLA AERONAVAL QUE NO FUE

Gustavo Jordán Astaburuaga
Teniente 1º

Han transcurrido ya más de cuatro años desde los hechos a relatar. Se han escrito numerosos libros y cientos de artículos acerca de las Falklands, pero al parecer el vencedor ha tenido la palabra, pues más del 80% de la literatura sobre este tema es de origen británico. Por parte de Argentina, salvo el Informe Rattenbach, que por su carácter escapa al nivel de este artículo, no han salido a la luz pública relatos oficiales. Esto ha dificultado el análisis de la componente naval del conflicto; así, ante la carencia de esta información, será necesario efectuar algunas deducciones.

Muchos autores niegan o desconocen que la armada argentina haya tenido alguna participación importante en la Guerra de las Falklands; salvo en la captura de las islas. Lo anterior es inexacto, debido a que entre el 1º y 2 de mayo de 1982, casi llega a producirse una batalla aeronaval entre portaaviones, al estilo de las de la Segunda Guerra Mundial.

Los relatos y datos al respecto, de origen argentino, son incompletos, pero entre la penumbra de la multiplicidad de versiones publicadas es posible atisbar las intenciones y acciones realizadas. Con el tiempo, la historia descubrirá cuál fue la verdad de los hechos. En este análisis se omitirá deliberadamente hechos de carácter político y estratégico de esta guerra, los que son por la mayoría conocidos, resaltando en cambio acciones tácticas que culminaron con la escalada del conflicto el día 2 de mayo, a un nivel de guerra convencional de objetivo limitado, con toda la intensidad que esto implicó. Coincidiendo con esta fecha, la armada argentina perdió la mejor oportunidad de haber cambiado el desarrollo y desenlace del conflicto, dejando sellado el resultado final de la guerra.

ANTECEDENTES

2 de abril. Argentina invade las Falklands mediante una operación naval que incluyó a parte de la FLOMAR y un submarino.

3 de abril. Argentina ocupa las islas Georgias del Sur. En esta operación resultó averiada una corbeta A-69, por impactos de armas antitanques.

5 de abril. Zarpan de Portsmouth las primeras fuerzas navales británicas, a recapturar las islas.

App., 10 de abril. Zarpa el submarino argentino *San Luis*, tipo 209, con autonomía para 60 días en la mar (14).

12 de abril. Gran Bretaña establece una zona de exclusión marítima de un radio de 200 millas, centrada en las Falklands. Arriba el primer submarino nuclear al área, el que detectó a buques argentinos sembrando minas en las cercanías de puerto Stanley, lo que fue informado vía satélite a Londres. Se decide no actuar para no evidenciar al submarino, y esperar el resultado de las gestiones diplomáticas que se estaban efectuando para evitar el conflicto armado (1).

15 de abril. Zarpa la FLOMAR con destino desconocido, presumiblemente hacia el sur (13). En esta misma fecha tomó posición un grupo de tarea británico avanzado a la Task Force, compuesto por tres destructores y dos fragatas, en una posición equidistante a 1.000 millas de las Falklands y Buenos Aires (1) (Ver gráfico N° 1).

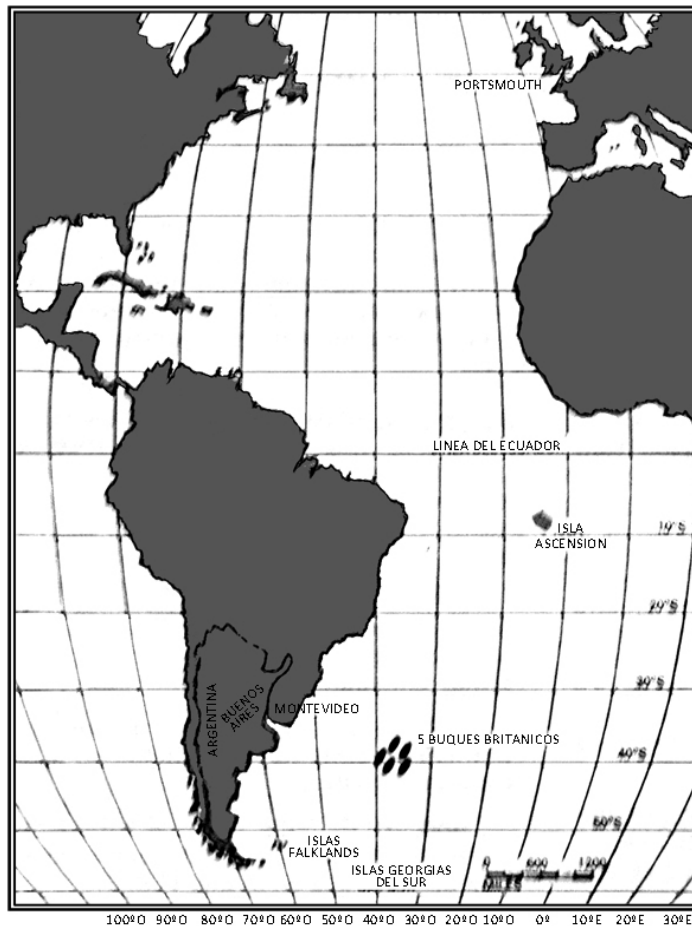


Grafico N° 1
POSICION DE LOS 5 ESCOLTAS BRITANICOS ADELANTADOS A LA
TASK FORCE, EL DIA 16 DE ABRIL DE 1982

18 de abril. Zarpa desde la isla Ascensión el resto de la Task Force, en demanda de las Falklands. Ese mismo día regresa a Puerto Belgrano el portaaviones *25 de Mayo*, presumiblemente por problemas en sus máquinas (13).

19 de abril. Se desplazan al aeropuerto de Río Grande, en Tierra del Fuego, los primeros *Super Etendard* con el sistema *Exocet AM-39* operativo (2).

20 de abril. Se efectúa la misión de exploración aeromarítima de mayor distancia de la historia; un avión *Victor* de la RAF efectúa un vuelo desde la isla Ascensión a las islas Georgias, con equipos de reconocimiento aéreo y fotográfico, con el propósito de asegurar la ausencia de fuerzas navales argentinas en esa área antes de efectuar la operación de recaptura de las Georgias; el vuelo fue de más de 7.000 millas en casi quince horas, e involucró operaciones de reabastecimiento en vuelo (3).

21 de abril. Mediante una operación aerotransportada desembarcan los primeros comandos británicos en las islas Georgias. Las fuerzas británicas involucradas en esta operación fueron el SSN *Conqueror*, el DLG *Antrim*, la PF *Plymouth*, el AO *Tidespring* y el AP *Endurance*; y a partir del día 24 la PFG *Brilliant* (1,2). La Task Force es detectada por un avión *Boeing 707* de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) efectuando una misión de exploración aeromarítima. El avión 707 es interceptado por un avión *Harrier*, sin ser atacado por éste (1, 3, 10).

23 de abril. Nuevamente es detectada la Task Force por un avión *Boeing 707* de la FAA. Un avión C-130 argentino sobrevuela las islas Georgias. Se reciben mensajes de Inteligencia británicos informando la posible presencia del submarino argentino *Santa Fe* en el área. Las fuerzas británicas se retiran a 200 millas de las islas a reevaluar la situación (1, 3). El *Santa Fe* recibió un mensaje del Comando de Submarinos, informándole que era probable que tuviera oposición británica cuando estaba a 100 millas de las Georgias.

24 de abril. Se Integra la PFG *Brilliant* al Grupo de Tarea (GT) británico, con la misión de recapturar las Georgias. Se reciben informaciones de inteligencia indicando que el *Santa Fe*

ingresaría al puerto de Grytviken el día 25 a.m. Se efectúa el *rendez-vous* del grupo de portaaviones británicos con los escoltas que habían sido destacados anteriormente.

25 de abril. Se recaptura las islas Georgias mediante una operación aerotransportada, con comandos y con fuego de apoyo naval de los buques participantes. El *Santa Fe* es detectado en superficie y atacado con bombas de profundidad, un torpedo y misiles AS-12 y *Sea Skua*. A causa de las averías, el submarino es varado por su dotación y posteriormente abandonado.

26 de abril. Las fragatas *Brilliant* y *Plymouth* se reintegran a la Task Force. El Gobierno británico autoriza a esta fuerza para establecer un área de seguridad de 100 millas de radio, centrada en el grupo de portaaviones (1). El ssn *Splendid* detectó y reportó vía satélite a Londres el avistamiento de dos destructores tipo 42 y dos corbetas A-69, navegando a 10 nudos en las cercanías de la costa argentina, con rumbo sur (1). Zarpa desde Usuahia el cl *Belgrano* y dos destructores misileros.

27 de abril. La Task Force adoptó una formación defensiva, con las dos fragatas tipo 22 (equipadas con misiles antimisiles *Seawolf*) en las cercanías de cada uno de los portaaviones, dando protección directa; los tres DDG tipo 42 (equipados con misiles A/A *Seadart*) asumen posiciones de piquetes A/A para proveer alarma aérea temprana y defensa A/A en profundidad; el resto de los escoltas formaron una cortina asimétrica dando protección A/S y A/A, complementando con los helicópteros *Sea King* en rol A/S. Las apreciaciones de inteligencia británicas indicaban que la máxima capacidad de ataques aéreos estimada para los aviones de la FAA al área de las Falklands era de cuatro olas de seis aviones cada una. Se ordena al *Splendid* romper contacto con los escoltas argentinos y dirigirse al norte en rebusca del portaaviones *25 de Mayo* (1).

La FLOMAR tomó posiciones para defender las islas Falklands; se formó la FT. 79 con las fuerzas navales involucradas, subdividida en los GT. 79.1 (1 CV, 2 DDG tipo 42 y 2 DDG de la II G.M.), GT.79. 2 (2 A-69) y GT. 79.3 (1 CL y 2 DDG de la II G.M.), y se asignó un petrolero a cada grupo de tarea. Los GT.79.1 y 79.2 se encontraron al este del golfo de San Jorge; el GT. 79.3 se encontraba en las cercanías de la isla de los Estados (Ver gráfico N° 2).

28 de abril. Gran Bretaña declara el bloqueo total a las islas Falklands, a partir de las 11:00 horas (hora media de Greenwich) del día 30 de abril. Arriban a la isla Ascensión, seis a nueve aviones bombarderos estratégicos *Vulcan*.

29 de abril. Argentina declara el bloqueo total a las islas Falklands, a partir de las 03:00 horas (hora media de Greenwich) del 30 de abril. Se establece toque de queda y oscurecimiento en puerto Stanley. Gran Bretaña advierte que la guerra podría estallar en las próximas horas. Arriban aviones *Nimrod* Mk.2 a la isla Ascensión. La Task Force ingresa a la zona de exclusión marítima.

30 de abril. El presidente norteamericano anuncia oficialmente que la mediación de su país para resolver el conflicto de las Falklands había fracasado, y otorgó públicamente el respaldo de Estados Unidos a Gran Bretaña. Los GT. 79.1 y 79.2 argentinos se dirigen a una posición al noreste de las islas Falklands (1/3,13)

COMPARACION DE FUERZAS NAVALES

Esta comparación es al día 30 de abril de 1982, en un radio de 400 millas de las Falklands.



Gráfico Nº 2
POSICION ESTIMADA DE LAS FUERZAS NAVALES ARGENTINAS
EL DIA 27 DE ABRIL DE 1982

Gran Bretaña

—Portaaviones *Hermes*. Desplazamiento, 28.700 toneladas; velocidad, 28 nudos; 2X4 *Seacat*, 12 aviones *Harrier*, 9 *Sea King* Mk. 5 (A/S), 9 *Sea King* Mk. 4 (comandos); equipo de MAE, CME y *chaff*; armas nucleares para aviones y helicópteros (se desconoce si tenía armas nucleares en las Falklands).

—Portaaviones *Invincible*. Desplazamiento, 19.500 toneladas; velocidad, 28 nudos; 1x2 *Seadart*, 8 *Harrier*, 9 *Sea King* Mk. 5 (A/S); MAE, *chaff*, CME; armas nucleares para aviones y helicópteros A/S (se desconoce si tenía armas nucleares en las Falklands).

—3 DDG tipo 42 (*Glasgow*, *Sheffield* y *Coventry*). Desplazamiento, 4.100 toneladas; velocidad, 30 nudos; 1x2 *Seadart*, 1 x 4.5" Mk.8, 2 TLT Mk. 32; 1; helicóptero *Lynx*; MAE, CME, *chaff*.

—2 PFG tipo 22 (*Brilliant* y *Broadsword*). Desplazamiento, 4.000 toneladas; velocidad, 30 nudos; 4 MM-38, 2x6 *Seawolf*, 2 TLT Mk. 32; MAE, CME, *chaff*; 2 helicópteros *Lynx*.

—2 DLG tipo *County* (*Glamorgan* y *Antrim*). Desplazamiento, 6.200 toneladas; velocidad, 30 nudos; 4 MM-38, 1x2 *Seaslug*, 2x4 *Seacat*, 2 x 4.5"/45; 1 helicóptero *Wessex* Mk. 3; MAE, CME, *chaff*.

—2 PFG tipo 21 (*Alacrity* y *Arrow*). Desplazamiento, 3.250 toneladas; velocidad, 32 nudos; 4 MM-38, 1x4 *Seacat*, 1 x 4.5" Mk. 8, 2 TLT Mk. 32; T helicóptero *Lynx*; MAE, CME, *chaff*.

—2 PF tipo *Rothsay* (*Yarmouth* y *Plymouth*). Desplazamiento, 2.800 toneladas; velocidad, 30 nudos; 1x4 *Seacat*; 2 x 4.5"/45, 1 mortero triple A/S *Limbo*; 1 helicóptero *Wasp*; MAE, CME, *chaff*.

—2 SSN tipo *Swiftsure* (*Spartan* y *Splendid*). Desplazamiento, 4.500 toneladas; velocidad, 30 nudos; 5 TLT de 533 mm; capacidad para 32 torpedos Mk. 8 o Mk.24 *Tigerfish*.

—1 SSN tipo *Churchill* (*Conqueror*). Desplazamiento, 4.500 toneladas; velocidad, 29 nudos; 5 TLT de 533 mm; capacidad para 32 torpedos Mk. 8 o Mk. 24 *Tigerfish*.

—1 SS tipo *Oberon* (*Onyx*). Desplazamiento, 2.400 toneladas; velocidad, 12 nudos, en superficie, 17 nudos sumergido; 8 TLT de 533 mm; capacidad para torpedos Mk. 8 o Mk. 24 *Tigerfish*.

—Buques auxiliares. 3 petroleros, 2 buques logísticos, 1 transporte antártico (AP. *Endurance* con 2 helicópteros *Wasp*; petroleros, con capacidad para 2 helicópteros *Sea King*).

Argentina

—Portaaviones *25 de Mayo*. Desplazamiento, 16.000 toneladas; velocidad de diseño, 24 nudos, limitada a 18 nudos (16); 8 aviones de ataque A4Q *Skyhawk*, 6 aviones A/S S-2E *Tracker*, 4 helicópteros A/S SH-3D, 2 helicópteros de propósito general SA-316, MAE.

—Crucero *Belgrano*. Desplazamiento, 13.650 toneladas; velocidad de diseño, 32 nudos; 15 x 6"/47; 8 x 5"/25, 2 x 4 *Seacat*; MAE; 1 helicóptero *Alouette III*.

—2 DDG tipo 42 (*Hércules* y *Santísima Trinidad*). Desplazamiento, 4.200 toneladas; 1 x 2 *Seadart*, 1 x 4.5" Mk. 8,4 MM-38 (sólo el *Hércules*), 2 TLT Mk.32; 1 helicóptero *Lynx*; MAE, CME, chaff.

—4 DDG tipo *Fram II*, *Summer* o *Gearing*. Desplazamiento, 3.320 toneladas (3.500 el *Gearing*); velocidad, 34 nudos (31,5 el *Gearing*); 4 MM-38, 6 x 5"/38, 2 TLT Mk.32; 1 helicóptero *Alouette III* (excepto el *Segui*); MAE.

—2 corbetas tipo A-69. Desplazamiento, 1.250 toneladas; velocidad, 24 nudos; 4 MM-38, 1 x 100 mm, 2 TLT Mk. 32; MAE, CME; *chaff*; sin capacidad para operar helicópteros.

—2 PTF (con base en Usuahia). Desplazamiento, 270 toneladas; velocidad, 40 nudos; 1 x 76/62 mm, 2 TLT para torpedos filoguiados acústicos activo/pasivo SST-4; MAE.

—Buques auxiliares. 3 petroleros, uno de ellos de la armada y dos de la marina mercante.

—Submarino *San Luis* (tipo 209), Desplazamiento, 1.230 toneladas; velocidad con snorkel, 12 nudos, velocidad sumergido, 22 nudos; 8 TLT de 533 mm para torpedos SST-4 o Mk. 37.

RESUMEN COMPARATIVO DE FUERZAS NAVALES

GRAN BRETAÑA	ARGENTINA
	PLATAFORMAS
2 CV	1 CV
3 DDG tipo 42	2 DDG tipo
2 DLG tipo <i>Country</i>	4 DDG (americanos, II G.M.)
2 PFG tipo 22	1 CL
2 PFG tipo 21	2 PG tipo A-69
2 PFG tipo <i>Rothesay</i>	2 PTF
2 AO	3 AO
2 Buque logísticos	
1 AP	
<hr/>	
TOTAL: 2 CV + 11 ESCOLTAS + 3 AO + 2 BUQUES LOGISTICOS + 1 AP	TOTAL: 1 CV + 1 CL + 8 ESCOLTAS + 2 PTF + 3 AO

RESUMEN COMPARATIVO DE FUERZAS NAVALES

GRAN BRETAÑA	ARGENTINA
MISILES SUPERFICIE-SUPERFICIE	
2 PFG 22 = 8 MM-38	1 DDG 42 = 4 MM-38
2 DLG = 8 MM-38	4 DDG = 16 MM-38
2 PFG 21 = 8 MM-38	2 A-69 = 8 MM-38
TOTAL: 28 MM-38 en 7 plataformas	TOTAL: 28 MM-38 en 7 plataformas
MISILES A/A CON CAPACIDAD ANTIBUQUE	
1 CV = 22 <i>Seadart</i>	2 DDG 42 = 44 <i>Seadart</i>
3 DDG 42 = 66 <i>Seadart</i>	
2 DLG = 60 (app.) <i>Seaslug</i> Mk.2	
TOTAL: 88 <i>Seadart</i> + 60 <i>Seaslug</i> , en 6 plataformas	TOTAL: 44 <i>Seadart</i> en 2 plataformas
MISILES A/A DE AUTODEFENSA	
1 CV = 2 x 4 <i>Seacat</i>	
2 PFG 22 = 4 x 6 <i>Seawolf</i>	
2 DLG = 4 x 4 <i>Seacat</i>	
2 PFG 21 = 2 x 4 <i>Seacat</i>	
2 PF = 2 x 4 <i>Seacat</i>	1 CL = 2 x 4 <i>Seacat</i>
TOTAL: 10 x 4 <i>Seacat</i> + 4 x 6 <i>Seawolf</i> , en 9 plataformas	TOTAL: 2 x 4 <i>Seacat</i> en una plataforma
ARTILLERIA	
3 DDG 42 = 3 x 4.5" Mk.8	1 CL = 15x6"/47 + 8x5"/25
2 DLG = 4 x 4.5" /45	2 DDG 42 = 2 x 4.5" Mk.8
2 PFG 21 = 2 x 4.5" Mk.8	4 DDG = 24 x 5"/38
2 PF = 4 x 4.5" /45	2 A-69 = 2 x 100 mm
	2 PTF = 2 x 76/62 mm
TOTAL: 5 x 4.5" Mk.8 + 8 x 4.5"/45	TOTAL: 15 x 6"/47 + 8 x 5"/25 + 24 x 5"/38 + 2 x 4.5" Mk 8 + 2 x 100 mm + 2 x 76/62 mm
AERONAVES EMBARCADAS	
CV <i>Hermes</i> = 12 <i>Harrier</i> + 9 <i>Sea King</i> Mk.5 + 9 CV 25	
<i>de Mayo</i> = 8 A4Q + 6S-2E + 4 SH-3D + 2 <i>Sea King</i> Mk.4	
SA-316	
CV <i>Invincible</i> = 8 <i>Harrier</i> + 9 <i>Sea King</i> Mk.5	
2 DLG = 2 <i>Wessex</i> Mk.3	2 DDG 42 = 2 <i>Lynx</i>
3 DDG 42 = 3 <i>Linx</i>	1CL = 1 <i>Alouette III</i>
2 PFG 22 = 4 <i>Lynx</i>	3 DDG = 3 <i>Aloutte III</i>
2PFG21 = 2 <i>Lynx</i>	
2PF = 2 <i>wasp</i>	
3AO = 6 <i>Sea King</i> Mk.5	
1 AP = 2 <i>Wasp</i>	
TOTAL: 20 <i>Harrier</i> + 24 <i>Sea King</i> Mk.5 +9 <i>Sea King</i> Mk.4 + 2 <i>Wessex</i> Mk.3 + 9 <i>Lynx</i> + 4 <i>Wasp</i>	TOTAL: 8 A 4Q + 6 S-2E + 4 SH-3D + 2 SA-316 + 2 <i>Lynx</i> + 4 <i>Alouette III</i>

ESTADO DE FUERZA DE AVIONES DE ATAQUE ARGENTINOS

Este estado está referido a aviones con base en aeropuertos situados en el área austral, al 30 de abril de 1982 (3).

Fuerza Aérea Argentina

Con base en Río Gallegos

San Julián y Río Grande

6 Canberra B-62

24 A4C Skyhawk

26 A4B Skyhawk

11 Mirage III

24 Dagger

TOTAL: 91 aviones de ataque

Con base en diferentes aeropuertos de las Falklands

24 Pucará

Aviación Naval Argentina

Con base en Río Grande

4 Super Etendard con 5 misiles Exocet AM-39 (otro Super Etendard "canibalizado" para repuestos).

Con base en las Falklands

5 Aeromacchi 339

4 T-34 C

Resumen

95 aviones de ataque (con base en Río Gallegos y Río Grande)

33 aviones de ataque ligeros (con base en las Falklands)

COMENTARIOS ACERCA DE LA COMPARACION DE FUERZAS

Gran Bretaña poseía un portaaviones y tres escoltas más que Argentina. Los buques británicos eran de mayor tecnología y con mayores capacidades ofensivas y defensivas.

La máxima velocidad conjunta de los buques británicos era de 28 nudos, comparada con 18 nudos del GT. 79.1, 24 nudos del GT. 79.2 y 32 nudos del GT. 79.3, argentinos.

En lo que respecta a misiles superficie-superficie, ambas fuerzas tenían el mismo modelo (*Exocet* MM-38), teniendo Argentina una superioridad de 4 misiles.

En misiles A/A de medio alcance, Gran Bretaña tenía una amplia superioridad con 4 plataformas equipadas con misiles *Seadart* y 2 plataformas equipadas con misiles *Seaslug* Mk. 2. En cantidad de misiles A/A de autodefensa, los británicos poseían una clara ventaja.

Las capacidades A/S británicas eran considerablemente superiores a las de los argentinos, representadas por sensores y armas A/S más modernas, y el potencial que involucraban 24 helicópteros A/S *Sea King* equipados con sonar arriable y armas A/S.

En submarinos, Gran Bretaña tenía una considerable ventaja, representada por la superioridad de tres submarinos nucleares con una gran movilidad, capacidad de sensores y armas.

Relacionado con los aviones de ataque embarcados, el avión *Harrier* tenía avanzados sistemas de sensores y aviónica, dados por un diseño veinte años más moderno que los aviones A4-Q argentinos. Gran Bretaña tenía una ventaja de doce aviones de ataque, lo que sumado a los nueve helicópteros *Lynx* equipados con misiles antibuques *Sea Skua*, le otorgaba una superioridad importante en esta área del campo táctico.

Al incorporar a esta comparación de fuerzas los aviones de ataque argentinos con base en tierra, destaca la ventaja de este país sobre las fuerzas de Gran Bretaña, siempre que los buques británicos estuvieran dentro de su radio de acción. Cabe hacer presente que sólo los aviones *Skyhawk* y *Super Etendard* tenían capacidad de reabastecimiento en vuelo, y que Argentina sólo contaba con dos aviones tanque KC-130.

En lo que respecta a las capacidades de C³I (Comando, Control, Comunicaciones e Inteligencia), la ventaja la tenían sin lugar a dudas los británicos; de los 13 buques de combate en el área, 11 tenían CIC computarizada con capacidad de Data Link con el resto de la fuerza. Las comunicaciones vía satélite fueron utilizadas por los británicos con gran intensidad, para enlaces tanto tácticos como estratégicos. El mando unificado de todas las fuerzas británicas en el área del conflicto fue una gran ventaja. Aunque no existe confirmación oficial, se presume que Gran Bretaña tuvo acceso a la información proporcionada por satélites de vigilancia oceánica de la OTAN, y que los norteamericanos lograron quebrar las claves argentinas de comunicaciones, pasando esta información a los británicos (9); Rusia lanzó numerosos satélites de vigilancia oceánica para observar el área del conflicto, y se presume que parte de esta información fue traspasada a los argentinos, pero al parecer no tuvo gran utilidad por su inexactitud (1, 3, 9).

Aunque sin ser una amenaza directa para las fuerzas argentinas, los aviones de la RAF con base en la isla Ascensión representaban una amenaza potencial, debido a que los aviones *Nimrod* Mk. 2 (aviones A/S y de patrullaje aeromarítimo) habían sido modificados para portar misiles antibuque norteamericanos *Harpoon* y misiles aire-aire *Sidewinder*, y se les había dotado de la capacidad para reabastecerse en vuelo, lo que sumado a la flota de aviones tanque *Victor*, que también tenían su base en esa isla, le permitían a Gran Bretaña la capacidad limitada (debido a la gran cantidad de aviones-tanque que debían participar en estas misiones a grandes distancias) de efectuar un ataque con misiles antibuque sobre las fuerzas argentinas.

Es importante destacar que ninguno de los aviones embarcados poseía la capacidad de portar misiles antibuque; sólo tenían bombas, *rocket* y otras armas convencionales (excepto la capacidad de armas nucleares de los aviones *Harrier*, pero hubiera sido muy improbable su empleo debido a lo limitado del conflicto y a los posibles problemas políticos que se hubieran derivado de su empleo).

HECHOS ACAECIDOS EL 1° Y 2 DE MAYO DE 1982

1° de Mayo

A las 04:32 horas atacó la pista de puerto Stanley un avión bombardero *Vulcan* que había despegado de la isla Ascensión; lanzó 21 bombas de 1.000 libras, impactando una de

ellas casi al centro de la pista. Esta operación fue el raid de bombardeo a mayor distancia de la historia de la aviación, y requirió el apoyo de 18 aviones tanque *Victor* (3)

Durante la noche la Task Force ingresó al área de exclusión marítima y durante la mañana los 12 aviones *Harrier* del portaaviones *Hermes* atacaron las pistas de puerto Stanley, Goose Green y Darwin; mientras que los aviones del *Invincible* asumían el rol de defensa A/A en misiones de patrulla aérea de combate. Durante el ataque, los portaaviones británicos se acercaron a menos de 70 millas de las Falklands (1, 3)

Terminado el ataque aéreo se efectuó una operación de fuego de apoyo naval en las cercanías de puerto Stanley, en la que participaron el *Glamorgan*, *Arrow* y *Alacrity*. A partir de las 13:25 horas estos buques fueron atacados por aviones Canberra, *Mirage* y *Skyhawk* que habían despegado desde bases aéreas en el continente. Durante el día despegaron 56 aviones de combate argentinos para atacar a las fuerzas británicas; de estos, sólo 36 llegaron a las Falklands, siendo derribados 4 aviones debido a la efectividad de los *Harrier*. Los buques británicos recibieron daños menores.

A una hora no determinada, en la tarde, el submarino argentino *San Luis* atacó con un torpedo SST-4 a un buque británico en las cercanías de las Falklands; el torpedo tuvo fallas mecánicas y se perdió. El submarino fue detectado por los buques británicos y se constituyó una ASAU compuesta por 3 helicópteros *Sea King*, los que se mantuvieron en ataques y rebusca contra este submarino por más de diez horas, disparando numerosas armas A/S sin resultados.

Terminadas las operaciones de ataque con los aviones *Harrier*, la Task Force se alejó de las Falklands.

En horas de la tarde, el submarino nuclear *Conqueror* detectó al GT. 79.3 (*Belgrano* y dos escoltas) fuera de la zona de exclusión marítima, en una posición al suroeste de las Falklands. Esta información fue reportada vía satélite a Gran Bretaña.

Después del ocaso un avión S-2E *Tracker*, que había despegado del portaaviones *25 de Mayo*, detectó a la Task Force (4,13).

A las 21:00 horas despegó otro avión S-2E del portaaviones argentino, con la misión de actualizar la posición de la Task Force; a las 23:30 horas detectó a un portaaviones británico y a seis escoltas, en posición 49 grados 34 minutos sur y 57 grados y 10 minutos oeste. A esa hora, el grupo de buques británicos detectados se encontraba a 300 millas del GT. 79.1 (portaaviones argentino y escoltas) (4,13)

En horas de la noche despegó un avión *Harrier* desde uno de los portaaviones británicos, con la tarea de efectuar exploración aeromarítima para ubicar al portaaviones *25 de Mayo*; se presume que la primera fase del vuelo la efectuó en silencio de radar guiado sólo por las informaciones de su equipo de MAE (RWR) hasta que detectó que estaba siendo iluminado por un radar 909 (radar de control de fuego de misiles A/A *Seadart*) perteneciente a uno de los destructores tipo 42 que estaban escoltando al portaaviones; en ese momento el avión *Harrier* conectó su radar y detectó a los GT.73.1 y 79,2 argentinos. Esto coincidió con el regreso del avión *Tracker* que estaba efectuando una misión de exploración aeromarítima, y los argentinos pensaron que el avión *Harrier* los estaba interceptando (2,4, 13).

En la segunda exploración aeromarítima del avión argentino se había detectado entre 20 y 40 pesqueros rusos y polacos en el área que separaba a las fuerzas enemigas. Entre estos pesqueros se detectó también la presencia de un DDG tipo 42 británico, que estaba en tareas de piquete A/A (4,13).

Durante la noche se destacó al GT. 79.2 (2 corbetas A-69) como un grupo de acción de superficie en contra de los británicos (3, 4).

En el gráfico número 3 se muestra la posible situación de las fuerzas a las 23:30 horas del día 1° de mayo.

2 de Mayo

A las 02:00 horas se cubrió zafarrancho general de combate a bordo del portaaviones *25 de Mayo* y se ordenó alistar los ocho aviones A4Q *Skyhawk*, para atacar a los buques británicos (13).

Todos los GT argentinos navegaron durante la noche a 20 nudos, convergiendo al área de las Falklands (4,13).

A las 05:28 horas despegó del *25 de Mayo* otro avión *Tracker*, con la misión de detectar a la Task Force y vectorear el ataque a los aviones *Skyhawk*; la intención era efectuar un ataque aéreo con luz de día debido a que los aviones *Skyhawk* no podían aterrizar de noche en el portaaviones. Aproximadamente a las 08:00 horas el portaaviones argentino se encontraba a 200 millas de la Task Force, pero las condiciones de viento reinantes no permitían el despegue de los aviones *Skyhawk*, ya que si lo hubieran hecho su autonomía en versión de ataque estaba reducida a sólo 70 millas. Esto significa que el viento reinante debe haber sido inferior a 10 nudos, lo que sumado a las limitaciones de velocidad del portaaviones no fue posible tener un viento relativo necesario para que los aviones despegaran con su máxima autonomía (4, 13).

Durante la noche, el portaaviones *Hermes*, junto con algunos escoltas, se acercó a las Islas Falklands con el propósito de desembarcar comandos usando helicópteros *Sea King* (1, 3). Esto explica que el segundo avión s-2E *Tracker*, que había despegado del portaaviones argentino, hubiese detectado sólo a seis buques británicos en la posición indicada anteriormente, a las 23:30 horas, del 1° de mayo.

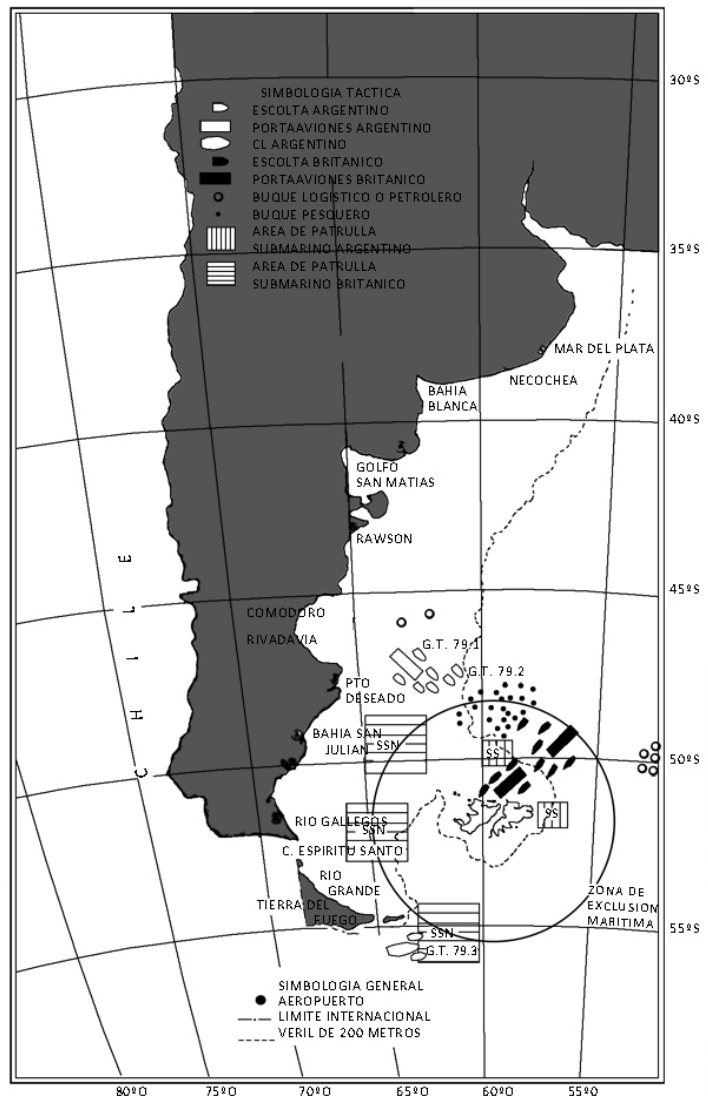


Gráfico N° 3
POSICIÓN ESTIMADA DE LAS FUERZAS NAVALES DE GRANBRETAÑA Y ARGENTINA, EL 1º DE MAYO A LAS 23.30 HORAS

Ante la imposibilidad de efectuar el ataque aéreo programado, se ordenó a todos los buques argentinos retromarchar. Ver gráfico número 4, de la posible situación de las fuerzas enemigas el día 2 de mayo a las 08:00 horas.

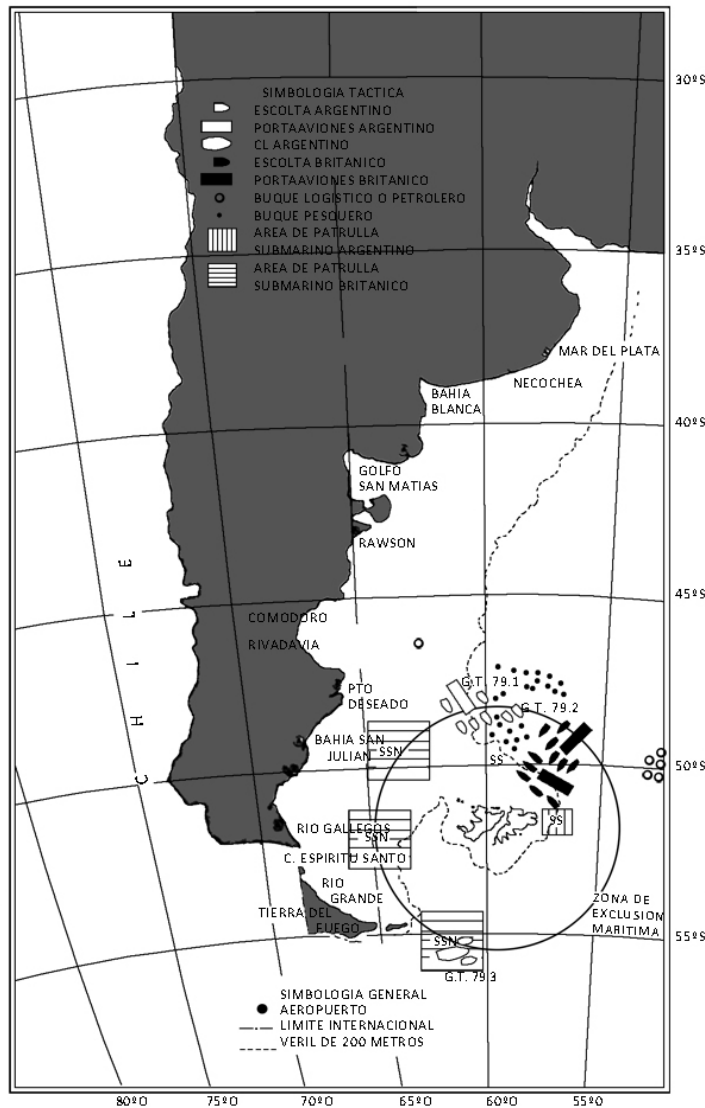


Gráfico Nº 4
POSICION ESTIMADA DE LAS FUERZAS NAVALES BRITANICAS Y ARGENTINA, EL 2º DE MAYO, 08.00 HORAS

Poco antes del mediodía (hora local en Londres), el gabinete de guerra británico autorizó al submarino nuclear *Conqueror* para atacar con torpedos al *Belgrano*, buque al que había estado traqueando desde la tarde del día anterior. Esto había sido solicitado por el Almirante *Woodward*, comandante en jefe de la Task Force, por considerar que esta agrupación constituía un peligro para su fuerza (1, 2). El ataque se efectuó con torpedos convencionales Mk. 8, impactando dos de ellos. El crucero se hundió en menos de dos horas, y los escoltas del *Belgrano* efectuaron ataques antisubmarinos, disparando numerosas armas A/S en forma aleatoria.

Durante la tarde despegaron desde Río Grande dos aviones *Super Etendard* equipados con un misil AM-39 cada uno, a atacar a los buques británicos. La operación debió ser cancelada en el aire debido a problemas con el reabastecimiento en vuelo con los aviones KC-130 de la Fuerza Aérea Argentina (3,14).

Ante la pérdida del *Belgrano*, se ordenó regresar a las cercanías de costa a todos los buques argentinos, terminando su participación activa en la guerra. Dos días más tarde, los aviones del *25 de Mayo* fueron desembarcados y enviados a los aeropuertos de campaña en la zona austral del país. El submarino argentino *Salta* efectuó otros ataques infructuosos, y en una fecha posterior se le ordenó regresar a puerto para solucionar las averías, no alcanzando a participar nuevamente en el conflicto.

COMENTARIOS FINALES

Es fácil emitir opiniones desde un escritorio y con la perspectiva de cuatro años, sumado a la gran cantidad de información que ya ha sido publicada. Se tratará de no emitir juicios de valor, debido a que las situaciones tácticas se deciden en el campo de batalla, con los medios, informaciones y limitaciones ahí existentes.

Es interesante analizar la maniobra que trató de efectuar la armada argentina. La idea de dividir las fuerzas, dejando un GT por el sur de las Falklands y la agrupación más poderosa por el norte, no fue algo improvisado; por el contrario, fue una operación concebida con bastante antelación.

No es posible definir claramente la misión del GT. 79.3, encabezado por el *Belgrano*; si era una fuerza que tenía como misión impedir la llegada de refuerzos británicos por el sur, estaba como una fuerza de superficie destinada a lograr que los británicos dividieran sus fuerzas para facilitar la misión del portaaviones *25 de Mayo*; por último, cabe suponerle una misión de corsario para destruir a los buques logísticos enemigos presentes en el área. En todo caso, su accionar estuvo coordinado a los movimientos de los GT. 79.1 y 79.2.

Destaca que, en el día crítico (2 de mayo), tres ataques argentinos hayan fracasado debido a factores exteriores del campo táctico (viento para el portaaviones); fallas de entrenamiento o técnicas (imposibilidad para reabastecerse en vuelo los *Super Etendard*) y fallas técnicas en el sistema de control de fuego y/o torpedos de un submarino. Esto debe hacernos reflexionar acerca de la importancia del entrenamiento, tanto operativo como técnico, y de la necesidad de contar con sistemas de armas más modernas que permitan su operación con menores restricciones del campo táctico.

Por primera vez participaron en una guerra submarinos nucleares, sobresaliendo por su gran versatilidad, eficiencia y capacidad para operar en apoyo estrecho de las fuerzas de superficie.

Por parte británica se apreció una gran coordinación en todas las acciones desarrolladas el 1° y 2 de mayo. Las reacciones argentinas del 1° de mayo, representadas por ataques aéreos provenientes del continente, fueron lentas, poco coordinadas e ineficaces.

Las capacidades de exploración aeromarítima argentinas se aprecian limitadas; aparentemente, sólo se efectuó misiones de este tipo por aviones que despegaron del *25 de Mayo*. Lo anterior fue sumamente importante debido a que la mejor posibilidad de los argentinos hubiera sido un ataque aéreo coordinado sobre las fuerzas británicas, utilizando a los aviones de ataque con base en tierra y a los del portaaviones, para rematar a los blancos averiados con los aviones de ataque ligero con base en las Falklands y/o con grupos de acción de superficie.

Sólo se puede hacer suposiciones de qué hubiera pasado si los aviones del portaaviones *25 de Mayo* hubieran podido despegar para hacer el ataque programado en contra de los británicos. El ataque habría ocasionado grandes pérdidas debido a la capacidad A/A de los británicos; pero cabe la posibilidad de suponer que quizás un portaaviones hubiera sido averiado, lo que políticamente hubiese sido muy importante para Gran Bretaña, como lo fue el hundimiento del *Belgrano* para Argentina.

Por último, no existen guerras donde no se produzcan pérdidas en ambos bandos; de hecho, se ha escrito que al presentar a la Primera Ministra británica el costo material de la recaptura de las Falklands, se le mencionó que podría llegar a ser hasta un tercio de los medios materiales involucrados en la operación, y este costo estimado fue aceptado por el gabinete de guerra británico. La armada argentina demostró, después del hundimiento del *Belgrano*, que su voluntad de lucha había sido doblegada, sellando así el resultado de una guerra esencialmente marítima.

BIBLIOGRAFIA

1. MAX HASTINGS y SIMON JENKINS: *The battle for the Falklands*, Book Club Associates, Londres, 1983.
2. *Revista de Marina*, Chile, número 751/1982.
3. JEFFREY ETHEL y ALFRED PRICE: *Air war South Atlantic*, Sidgwich and Jackson, Londres, 1983.
4. EMILIO VILLARINO. *Exocet*. Editorial Abril, Argentina, 1984.
5. ADRIAN ENGLISH y ANTHONY WATTS: *Battle for the Falklands (2)*, *Naval Forces*, Osprey Publishing, Londres, 1982.
6. ROY BRAYBOOK: *Battle for the Falklands (31 Air Forces*, Osprey Publishing, Londres, 1982.
7. *The Falklands war*. The Sunday Times Team, Williams Collins Sons and Co., Escocia, 1982.
8. *The Falklands war*, Colección de fascículos, Inglaterra, 1983.
9. MARIO DE ARCANGELIS: *Historia de la guerra electrónica*. Editorial San Martin, Madrid, 1983.
10. B.H. ANDRADA: *Guerra aérea en las Malvinas*, Emecé Editores, Argentina, 1983.
11. JOHN FIELDHOUSE: "Guerra en las Malvinas: Así vencimos", *Revista Defensa* número 62/1983 (publicado en Argentina por la *Revista de Publicaciones Navales*).
12. J.C. MURGUIZUR: "El conflicto del Atlántico sur, un punto de vista argentino", *Revista Internacional de Defensa* numero 1/1983.
13. ROBERT L. SHEINA: "La campaña de las Malvinas", *Proceedings*, mayo 1983 (traducido y publicado por la *Revista de Publicaciones Navales*, Argentina).
14. ROBERT SHEINA: "¿Dónde se encontraban aquellos submarinos argentinos?" *Proceedings* número 793/1984.
15. *Jane's Fighting Ships*, 1981/1982.
16. *Weyer's Warships* 1984/1985.