

EL "SUPER ETENDARD"

PREPARATIVOS DE LAS MISIONES DE COMBATE

Juan P. Martínez De Ferrari
Teniente 2º

Introducción

La armada argentina es la primera en la historia de la guerra moderna en lanzar un misil *Exocet* contra un blanco de superficie, desde una aeronave.

Por cierto que lo ocurrido no es producto de la improvisación y menos del azar; por el contrario, demostró el alto nivel de preparación de los oficiales ingenieros y personal técnico del Arsenal N° 2 de la Base Aeronaval "Comandante Espora" y del gran profesionalismo demostrado por los pilotos aviadores navales de ese país.

Durante el conflicto del Atlántico sur fueron utilizados cinco misiles *Exocet* AM-39 que hundieron dos buques de superficie, lo que habla por sí solo de la gran efectividad del sistema de armas *Super Etendard-Exocet*.

La aviación naval argentina posee en la actualidad catorce aeronaves *Super Etendard* que le permiten ubicarse a la vanguardia de las fuerzas navales en América Latina, con la capacidad de realizar exitosamente misiones de ataque contra cualquier fuerza naval moderna en aguas abiertas.

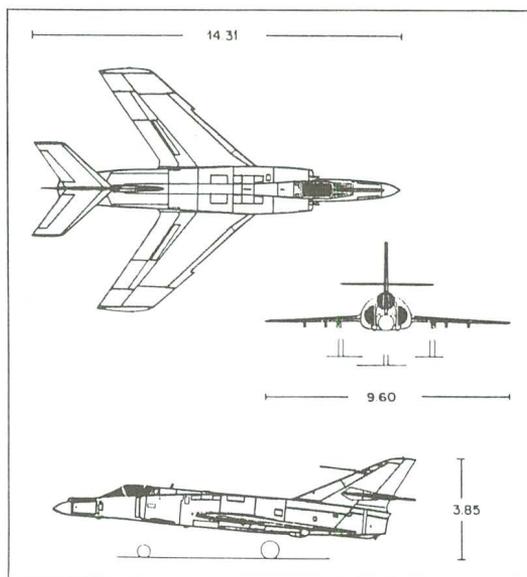
Adquisición del "Super Etendard"

A fines de la década de los años 70 la armada francesa había concretado, con la firma Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation, la construcción de setenta y un *Super Etendard*. Asimismo, la armada argentina también había adquirido catorce aeronaves de similar modelo para

reemplazar los aviones *Skyhawk* A4Q a bordo del portaaviones *25 de Mayo*.

Al inicio del conflicto por las islas Malvinas o Falkland, Argentina había recepcionado sólo cinco aeronaves *Super Etendard* con sus respectivos misiles *Exocet*. Sin embargo, el sistema de armas aún no se encontraba implementado en las aeronaves.

Con sólo cuatro aeronaves operativas debido a que una fue "canibalizada" para proveer repuestos durante las operaciones, la Segunda



AVION "SUPER ETENDARD"

Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque emprendió la ardua y difícil tarea de alistar en un breve plazo el sistema de armas del misil *Exocet* AM-39 y concluir con el entrenamiento avanzado de los pilotos.

En la actualidad sólo Francia y Argentina poseen la exclusividad de contar con aeronaves *Super Etendard*, diseñadas como aviones de combate multipropósito, luego que el Presidente Mitterand suspendiera su venta y declarase que el *Super Etendard* representa un arma disuasiva nuclear para su país.

Preparativos de las misiones

Luego que los pilotos navales argentinos completaron su entrenamiento e instrucción en Francia, se creó la escuadrilla de caza y ataque, incorporándose a la armada a fines de 1981. La experiencia adquirida por los pilotos fue reducida; el total de horas computadas en el modelo es de tan sólo 45 horas, habiéndose concretado únicamente la etapa básica de vuelo.

Por otra parte, la armada francesa tampoco proporcionó a los pilotos doctrinas de ataque o técnicas de combate para las capacidades de la aeronave.

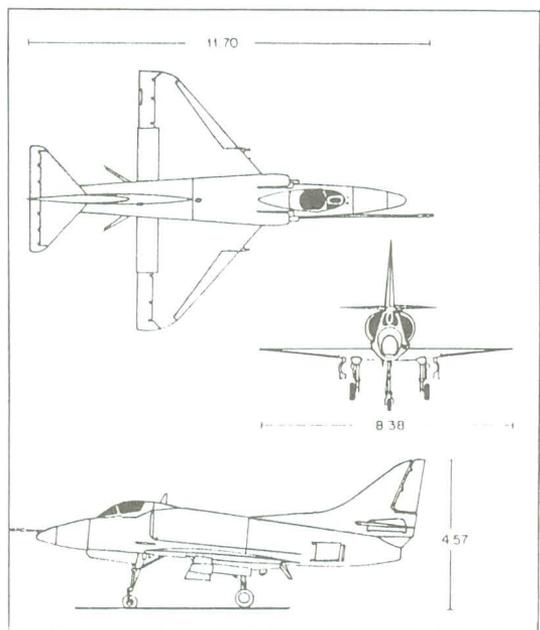
Hacia fines de marzo de 1982 los pilotos habían completado su entrenamiento avanzado en Argentina, acumulando 80 horas de vuelo en el modelo. En aquella época aún se encontraba en proceso de evaluación la central inercial y el radar *Agave* en el modo aire-superficie.

Al inicio de las operaciones aeronavales la experiencia individual adquirida por los pilotos era suficiente para afrontar con optimismo las misiones de ataque, habiéndose totalizado 100 horas de vuelo.

El día 31 de marzo del mismo año el comandante de la escuadrilla aeronaval recibió la tarea de capacitar en un breve plazo a los pilotos en el empleo del sistema de armas del misil *Exocet* AM-39.

Es así como se da inicio a las primeras pruebas de la unidad de ataque, la cual comprende el sistema de navegación inercial y el calculador digital; asimismo, se verificó el sistema del radar y también se efectuaron pruebas del lanzador del misil de la aeronave.

Dada la gran complejidad tecnológica que representaba la instalación del sistema de armas, estaba asegurada la asistencia técnica de la firma francesa Aerospatiale. Luego se confirmó que las sanciones impuestas a la Argentina por parte de la Comunidad Económica Europea imposibilitaron el apoyo de personal especializado, debiéndose afrontar un verdadero desafío sin apoyo técnico desde el exterior.

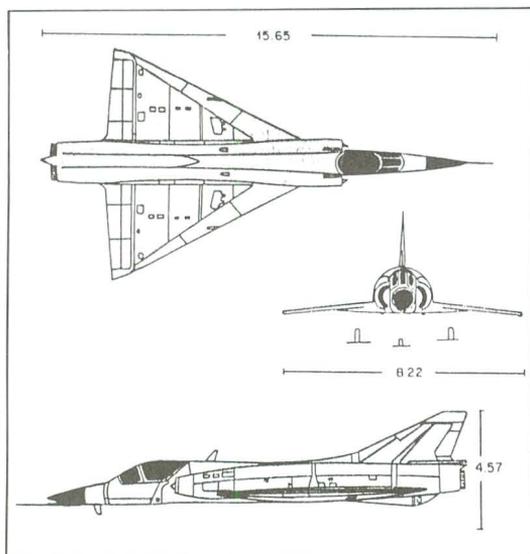


AVION "SKYHAWK" A40 C

Después de un arduo trabajo emprendido por el personal de ingenieros y técnicos se logró completar el alistamiento del sistema de armas a bordo de las aeronaves. Con el sistema operativo, la escuadrilla aeronaval emprendió largas jornadas de adiestramiento en el área de Puerto Belgrano con el objeto de probar el radar *Agave* en la detección de unidades de superficie.

Asimismo, se ensayaron diversas configuraciones de vuelo para cálculos de radios de acción y principalmente para verificación del rendimiento de la aeronave con el misil *Exocet* y un estanque auxiliar de combustible instalado. También se efectuaron técnicas de vuelo a bajo nivel y con velocidades superiores a los 500 nudos, hasta alcanzar un alto grado de adiestramiento. Finalmente, se efectuaron prácticas de lanzamientos simulados de misil, con el objeto de establecer el mejor perfil de vuelo para las aeronaves durante la fase de aproximación al blanco.

Igualmente, se estudió la factibilidad para operar eventualmente con aeronaves *Super Etendard* con base en Puerto Stanley o en Puerto Argentino, efectuándose para tal propósito diversos vuelos de comprobación en pistas secas y húmedas con el objeto de verificar los valores de las curvas de frenados. Las conclusiones fueron categóricas, de tal forma que sólo podía operarse con pista seca y con un bajo margen de seguridad, de modo que surgió



AVION "DAGGER"

como única alternativa probable efectuar el reabastecimiento de combustible en vuelo.

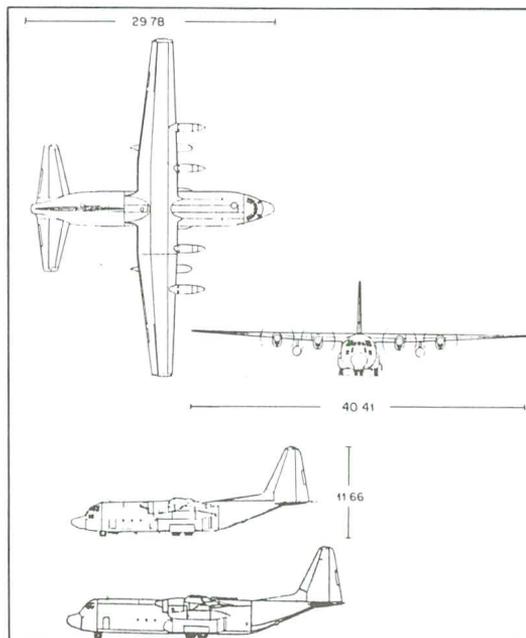
Con el propósito de satisfacer este nuevo requerimiento operativo de la aviación naval, se coordinó con la fuerza aérea la participación de una aeronave cisterna KC-130, con el objeto de realizar sucesivas prácticas en vuelos y preferentemente a gran distancia de la costa.

La amenaza

Sólo habían transcurrido quince días y el sistema de armas se hallaba totalmente operativo a bordo de las aeronaves y los pilotos listos para entrar en acción; sin embargo, aún faltaba lo más importante, que era conocer las capacidades del adversario. Dado que el sistema de defensa aéreo era similar entre ambas armadas, la situación se simplificó ostensiblemente, de tal forma que los pilotos realizaron un acabado estudio de las curvas de los radares en sus unidades tipo 42, *Hércules* y *Santísima Trinidad*.

Por otra parte, se analizaron las principales características del sistema de armas del misil *Sea-Dart*, efectuándose para tal propósito operaciones aéreas coordinadas en la mar, con el objeto de comprobar un óptimo perfil de vuelo durante la fase final de aproximación al blanco.

Cabe señalar que durante esta etapa de preparación fueron los propios pilotos del *Super Etendard* quienes se embarcaron a bordo de sus unidades de guerra para comprobar desde las cic los resultados de aquellos ataques simulados. Los análisis posteriores serían de



AVION "KC-130"

vital significación para establecer la planificación de las operaciones aeronavales.

Además, la escuadrilla realizó ejercicios de ataques simulados, pero esta vez escoltados por aeronaves *Dagger* de la fuerza aérea; sin embargo, esto no llegó nunca a concretarse durante las operaciones por cuanto la única práctica realizada entre ambas instituciones fracasó debido a desperfectos ocurridos en vuelo, de tal manera que las misiones fueron canceladas. Sin duda existían otras razones de peso que no permitieron concretar tal posibilidad; una de ellas establecía que los perfiles de vuelo entre ambas aeronaves eran incompatibles entre sí, lo cual limitaba la cualidad primordial del *Super Etendard*: Discreción y sorpresa.

Finalmente, sería efectuada la última misión de ataque, donde aeronaves *Skyhawk* A4C acompañaron a dos *Super Etendard* (sólo uno con misil AM-39) para incrementar el armamento (bombas de 500 libras).

Comentarios

El Comando Aeronaval planificó las misiones de ataque con el objeto de ingresar al área de lanzamiento del misil utilizando la sorpresa como cualidad primordial, permaneciendo el mínimo tiempo en ella hasta lanzar y luego retro marchar a bajo nivel con máxima velocidad.

La técnica empleada por lo pilotos del *Super Etendard* durante las misiones de combate

fue la del gavilán, ave que simboliza a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque: Abatirse sobre la presa sin ser visto, golpear sin ser golpeados y regresar al nido sanos y salvos.

Debido al traslado de la escuadrilla a Río Grande se requirió de un período previo de adaptación, en consideración a las adversas condiciones meteorológicas del área. Asimismo, el estado del mar, altura de las olas y el fuerte viento reinante plantearon a las dotaciones de vuelo un trabajo diferente en el empleo del radar. De esta forma queda de manifiesto la importancia de entrenarse en los diferentes teatros de operaciones.

Durante el conflicto del Atlántico sur la fuerza aérea argentina estuvo particularmente interesada en conocer las capacidades de las unidades británicas y en especial la forma de evadir su detección; sin duda, existían razones de peso porque se les planteaba por primera vez el requerimiento de atacar unidades de superficie y, además, distantes cientos de millas del continente.

El valor y arrojo a toda prueba de los pilotos no está en duda por cuanto las misiones así lo demuestran; sin embargo, carecieron de conocimientos y mejor adaptabilidad al medio que enfrentaban, situación que no ocurrió con los pilotos de la escuadrilla aeronaval. No dudamos que de haberlos capitalizado, la fuerza aérea no habría lamentado el derribo de innumerales aeronaves de combate.

El trabajo desarrollado por el binomio avión de exploración - avión de ataque demos-

tró toda su contundencia; el hecho de detectar la fuerza de tarea británica a cientos de millas del continente, permanecer en el área para plotear y actualizar la posición previa al lanzamiento del misil, permitió a los *Super Etendard* aproximarse al objetivo a gran velocidad, a bajo nivel y sin emisión de radar hasta hallarse próximos al blanco.

El Comando Aeronaval estudió y planificó con precisión las misiones de ataque, ya que la posición de la fuerza de tarea británica a más de 500 millas del continente no permitía errores en la planificación.

Desde el inicio de las operaciones hubo incertidumbre en cuantificar las reales capacidades de los equipos de detección y de contramedidas del adversario, por cuanto algunas de las unidades de guerra británicas habían sido modernizadas durante el último tiempo, lo que habría que contrarrestar con un estricto control de emisión.

Es indudable que mucha es la bibliografía existente en relación a las acciones aeronavales desarrolladas en el conflicto del Atlántico sur y, sin duda, debe aún quedar demasiado por escribir, pero lo concreto es que cualquier información relacionada con: Lanzamiento del misil, nivel de vuelo, velocidad de la aeronave antes del lanzamiento y distancia al blanco, son todas interrogantes que debe costar millones de dólares divulgarlas. Lamentablemente, obtener dicha información le significó a la Argentina perder una guerra.

BIBLIOGRAFIA

- **Carlos Tromben Corbalán:** "Conflicto en el Atlántico sur: Medios aeronavales", *Revista de Marina* N° 5 1982.
- **Gustavo Jordán Astaburuaga:** "Falkland, la batalla aeronaval que no fue", *Revista de Marina* N° 5 1986.
- "El avión Super Etendard en la guerra de las Falkland", *Revista de Marina* N° 5 1988.
- **Agustín Oyarzún Lemonnier:** *Guerra en las Falklands*, Editorial Cumbres.
- "Conflicto Atlántico sur. Cronología", *Revista de Marina* N° 6 1982.
- **Carlos Aguirre Vidaurre-Leal:** *Compendio histórico de las guerras navales posteriores a 1945*, Academia de Guerra Naval de Chile, 1987.
- **César M. Sorkin:** "Así atacaron los Super Etendard", *Siete Días*, medio periodístico argentino.