

EL CASO DEL USS VINCENNES EN EL DERRIBO DE UN AVIÓN COMERCIAL IRANÍ

Chistian Pearce Cabach*

Resumen

El 3 de julio de 1988, no fue un día normal para la guerra entre Irán e Irak, ni menos para la dotación del USS Vincennes, ya que durante su comisión en el área del Golfo Pérsico, fue protagonista de uno de los mayores incidentes aéreos de la historia, derribando con dos misiles SM-2MR al avión Airbus A300 de la aerolínea Iran Air, quitándole la vida a 290 civiles.

Palabras clave: Irán, Irak, Iran Air 655, guerra Iran-Irak, golfo pérsico.

La guerra entre la República Islámica de Irán e Irak comenzó el 22 de septiembre de 1980 y se prolongó hasta finales del año 1988. Si bien se podrían atribuir una gran variedad de motivos por los cuales comenzó esta guerra, los más aceptados radican en pugnas históricas basadas en la enemistad árabe-persa y discrepancias limítrofes posteriores a la fijación de éstos en los acuerdos de Argel en 1975.

Irak declaró en octubre del año 1980 que la zona al norte de la latitud 29°30' Norte sería una zona de no agresiones y adicionalmente, el año 1982, decretó una zona de exclusión en torno al puerto de exportación petrolero en la isla Kharg. El año 1984 se expandieron las acciones en el campo marítimo, ya que Irán intensificó los ataques aéreos y con lanchas rápidas contra embarcaciones mercantes de países vecinos, de los cuales se sospechaba que podrían estar prestando apoyo indirecto a Irak. Por su parte Irak si bien estableció la zona, que tenía como fin el facilitar la investigación de contactos y no agredir unidades de terceras banderas, no demostró esfuerzos reales por evitar daños colaterales en

esta zona. Esta actitud, de batir a discreción en el área de exclusión quedó de manifiesto el 17 de mayo de 1987, con el ataque por parte de un *Mirage F-1EQ*, equipado con misiles *Exocet*, al *USS Stark*, matando a 37 marinos y dejando al buque seriamente averiado.

Estados Unidos fue un país neutral durante el conflicto, no obstante el 24 de julio de 1987 tomó la resolución, en base a una solicitud del gobierno de Kuwait, de ejecutar la operación *Earnest Will*, la cual consistía en otorgar protección a los petroleros de Kuwait, los cuales debían enarbolar la bandera de los Estados Unidos. Ésto se vio agravado debido a que el 14 de abril de 1988, el *USS Samuel B. Roberts* impactó una mina a la deriva en el golfo Pérsico, presumiblemente desplegada por Irán. Fue así como el 18 del mismo mes Estados Unidos dejó su neutralidad y llevó a cabo la operación *Praying Mantis*, que consistió en un ataque sorpresa al interior del mar territorial iraní, hundiendo una fragata y tres lanchas rápidas, sumado al daño producido a otra fragata y unidades menores.

* Teniente 1º. (cpearce@gmail.com).



países neutrales disminuyeron considerablemente.

USS *Vincennes*; acciones previas

EL USS *Vincennes*, es un crucero clase *Ticonderoga*, ese año al mando del capitán de navío Will Rogers. Esta fue una de las primeras unidades en implementar el sistema de combate Aegis, el cual integraba los sistemas de armas y los radares de la unidad, detectando contactos a una mayor distancia y entregándole una gran cantidad de información al operador, lo que le permitía tener una mejor evaluación de contactos y empleando el armamento de forma más eficiente frente a variadas amenazas.

Posterior a esta operación el secretario de Defensa de EE.UU. manifestó que la Armada de su país apoyaría el llamado de emergencia ahora de cualquier embarcación de bandera neutral fuera de la zona de exclusión y que no lleve a bordo contrabando o se resista a la visita legal por parte de la Armada de Irán. Gracias a esta medida las acciones iraníes contra unidades de

El 20 de abril, mientras el crucero se encontraba participando de ejercicios con otras unidades de superficie en el área *South of California* (SOCAL), recibió la orden de retornar a su puerto base, San Diego y zarpar a la brevedad al golfo Pérsico. Esta sorpresiva orden se debió a la necesidad de compensar la falta de sensores de alerta temprana

disponibles en el golfo Pérsico, ya que las aeronaves que operaban en esa área, los Boeing E3 AWACS y los E-2C AWACS, estaban teniendo problemas para obtener permisos de vuelo y problemas con las horas de vuelo disponibles, por lo que se generaba una zona ciega principalmente en el sector del estrecho de Hormuz, siendo el sistema Aegis el llamado a suplir esta deficiencia.



■ USS *Stark* averiado por ataque de avión *Mirage* de la Fuerza Aérea de Irak. (17.mayo.1987).



■ USS Vincennes.

Fue así como el 1 de junio el *Vincennes*, posterior a haber arribado a la zona del medio oriente, comenzó su primera patrulla en el área de operaciones, encontrando acción al siguiente día con una fragata de la Marina de Irán la cual realizaba un abordaje y registro a un mercante. El comandante del crucero aproximó a una distancia menor a la permitida por las reglas de enfrentamiento (ROE), con el propósito de observar la maniobra, pudiendo esta acción haber sido percibida por Irán como un intento hostil. Si bien se produjo una situación

tenso, su mando el contraalmirante Less, le ordenó abandonar la acción, ya que el registro se encontraba dentro del marco legal. Aproximadamente un mes después, el día 2 de julio, esta unidad nuevamente se vió involucrada en acciones contra la marina de Irán, ya que detectaron la aproximación desde el Norte de tres agrupaciones de lanchas rápidas iraníes, cerrando

sobre otros mercantes que navegaban la misma zona; estos comenzaron a interrogar por radio VHF a todas las embarcaciones, sin ejecutar acciones ofensivas, no obstante, minutos después aproximadamente a las 07:11 hrs, la USS *Elmer Montgomery*, una fragata de la Marina de los Estados Unidos que se encontraba en el área, escuchó fuertes explosiones sin recibir ningún llamado de emergencia por parte de alguna unidad, ni tampoco pudiendo determinar su procedencia.



■ Área de operaciones entre el golfo Pérsico y el de Oman.



■ CIC del USS *Vincennes* con sistema Aegis.

Fue así como a las 07:12 h, en paralelo a las acciones descritas en el párrafo anterior, al *Vincennes* se le daba la orden de dirigirse al área para apoyar a la *Elmer Montgomery* en la vigilancia de las lanchas rápidas, por lo que éste despegó su helicóptero para verificar la actitud de las embarcaciones menores. Aproximadamente 30 min después del despegue el helicóptero reportó que cuatro de las embarcaciones menores aproximaban a un mercante que se encontraba en la zona. Durante estas acciones unas lanchas guardacostas de la Real Armada de Omán disuadieron a las lanchas rápidas de su intención de continuar cerrando, justificando que se encontraban dentro de su mar territorial. A las 09:15 h el helicóptero del *Vincennes* reportó que se encontraba bajo ataque de un grupo de lanchas rápidas iraníes ubicadas aproximadamente a 100 yd de su posición. Es importante destacar que, según las ROE implementadas en ese minuto, los helicópteros no podían aproximar a menos de 4 millas náuticas de unidades iraníes. A las 09:20 h el comandante Rogers ordenó cubrir estado 1 en su unidad y asumió en control táctico de la

Elmer Montgomery. El crucero cerró distancia a máximo andar, sabiendo que las lanchas rápidas ya habían cesado sus hostilidades y navegaban con rumbo norte. Posterior a solicitar autorización a su mando, las unidades de la Marina de EE.UU. rompen fuego contra las embarcaciones menores, las cuales ya a esa altura y siendo las 09:43 h, se encontraban al interior de aguas iraníes. Durante este enfrentamiento las unidades dispararon un total de 119 tiros de 5" contra las lanchas de la Armada de Irán, sin registro de cantidad de bajas o impactos.

Derribo del vuelo 655

Siendo las 09:43 h del 3 de julio de 1988, cumpliendo con el itinerario del aeropuerto de Bandar Abbas, despegó el vuelo 655, un avión *Airbus A300*, de la aerolínea *Irán Air* que tenía como destino la ciudad de Dubai en Emiratos Árabes Unidos, llevando a bordo 274 pasajeros y 16 tripulantes. La aeronave fue inmediatamente detectada por el radar SPY-1 del crucero *Vincennes* a una distancia de 47 millas náuticas, altura de 900 pies y volando

por aerovía, siendo evaluada inicialmente como desconocido-asumido enemigo, procedimiento normal para cualquier aeronave que despegaba desde aeropuertos de Irán. Debido a la gran cantidad de información táctica en la CIC y puente del *Vincennes*, producto del reciente enfrentamiento de superficie con las lanchas rápidas iraníes y ahora con este nuevo contacto aéreo, posiblemente la adrenalina influyó en que el operador del panorama aéreo entregara como información que la aeronave se encontraba aumentando velocidad y descendiendo, lo cual era incorrecto. Lo anterior produjo la errónea apreciación de que el contacto aéreo podría corresponder a una aeronave de combate iraní, evaluada probable F-14, asumiendo la intención de que estaría cerrando objeto brindar apoyo a las lanchas de dicho país. El operador aéreo verificó el listado de vuelos para el día, no se encontraba seguro de la zona horaria de éste por lo que no pudo utilizarlo para correlacionar información.

Al minuto 48, obtiene el contacto la USS *Sides*, fragata de la clase *Oliver Hazard Perry*, que se encontraba en el área efectuando tareas normales de patrullaje, a diferencia de la evaluación



■ USS *Vincennes* lanzando SM-2M.

del *Vincennes*, no concordaba con que podría ser una aeronave de combate, debido a que sumado a la información de perfiles de vuelo, ésta transmitía con IFF modo 3. Es relevante precisar que esta evaluación no fue entregada al *Vincennes*.

Tres minutos después de la detección por parte de la *Sides* el *Vincennes* asume el control táctico de la unidad, informando a su mando que en caso que el contacto aéreo continuara cerrando, sin contestar los *warning* realizados, ésta procedería a derribarlo. Siendo las 09:52 h, el avión se mantenía cerrando a 22 millas náuticas de la posición de la unidad y a una altura de 9.200 pies. Posterior al noveno *warning* realizado, sin haber dado acuse de recibo a ninguno, tanto en las frecuencias de emergencia militar como civil, el operador aéreo realiza un reporte interno, que por segunda vez, sumaría aun más información errónea para la mala clasificación de que era una aeronave de combate, reportando que el contacto se encontraba descendiendo y aumentando su velocidad, siendo que no era así, interpretando mal la información entregada por el sistema. En la fragata se encontraban escuchando estos reportes por parte del *Vincennes* y no existía tal error de apreciación, teniendo claro que la aeronave se encontraba ascendiendo, manteniendo su velocidad, volando sobre una aerovía, contestando IFF modo 3 y con un perfil de avión comercial, no obstante nuevamente no reportaron esta información. Un minuto después, con el avión a 12 millas náuticas de las unidades y con una altitud real de 12.370 pies y aumentando, diferente a lo creído en el crucero, el comandante da la orden de batería abierta sobre el contacto aéreo, lanzando así dos misiles SM-2, impactándolo y destruyéndolo por completo.

Al recibir el reporte de que la aeronave derribada era un vuelo comercial, la acción generó una gran controversia internacional entre ambos países, siendo la postura inicial de EE.UU. la de respaldar al comandante de la unidad, no obstante años después esta versión varió, admitiendo que las unidades estadounidenses sí se encontraban dentro de mar territorial iraní. Incluso el gobierno de los EE.UU. debió indemnizar a todas las familias de las víctimas del vuelo.

Conclusiones

- El procedimiento de investigación de contacto, es la base para poder determinar una correcta evaluación a éste, entregándole al mando toda la información necesaria para la mejor toma de decisiones.
- El USS *Sides* debió intentar por todos los medios disponibles informar de que su evaluación del contacto aéreo era distinta a la del USS *Vincennes*, pudiendo con esto haber cambiado el destino de las víctimas de este incidente.
- Las distintas zonas horarias de cada país, confundieron al USS *Vincennes*, no permitiéndole verificar de forma correcta el listado de vuelos regulares que realizaban las aerolíneas en la zona.
- Las *warning* fueron realizadas, seis en la frecuencia de emergencia militar y tres en la frecuencia de emergencia civil, pero nunca en la del control de tráfico aéreo de la ruta. Esto fue vital, ya que la aeronave no contaba con equipamiento militar y las *warning* en la frecuencia civil, si bien deben haber sido recibidos por el vuelo 655, debido al perfil de vuelo con que se interrogaba, éstos podrían haber sido obviados, ya que no concordaban con el perfil de vuelo real del avión.
- Los operadores del nuevo sistema Aegis no contaban con el entrenamiento adecuado, cometiendo errores en la interpretación de la información y en el ingreso de datos a este.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. Autores: Dan Craig, Dan Morales y Mike Oliver (2004). Estudio realizado en la Universidad de MIT, EE.UU. "USS *Vincennes* incident, aeronautics and astronautics spring".
2. Autor: David Evans (1993). Estudio de Caso *Vincennes*. US. Naval Institute.
3. Autor: Stephen Andrew Kelly (2007). Tesis de graduación "Better lucky than good; operation earnest will as gunboat diplomacy". Naval Postgraduate School".
4. Autor: sin datos (2006). La guerra irán-Irak. www.elgrancapitan.org