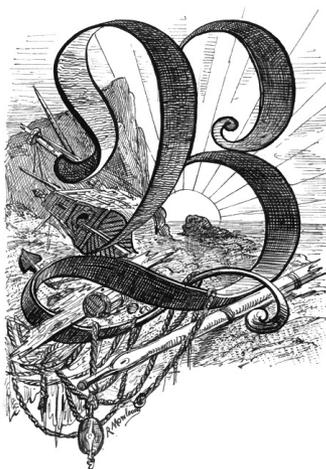


VERDADES, MITOS Y LEYENDAS EN EL ATAQUE DEL 30 DE MAYO DE 1982

José Javier GUERRERO DEL CAMPO



ASE Aeronaval Almirante Hermes Quijada, Río Grande, asiento temporal de la 2.^a Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Dos jóvenes pilotos navales, un capitán de corbeta y un teniente de navío avanzan decididos hacia los dos *Super Étendard* que les aguardan en la zona de estacionamiento. Sobre uno de ellos, y colgado del ala derecha, reposa la última esperanza de la Armada argentina para alcanzar a uno de los portaaviones británicos, el temible Exocet.

Pasadas las doce del mediodía de aquel día que despertó gris y frío, el capitán de corbeta Alejandro Francisco, tras revisar su avión y la carga, toma asiento en la estrecha cabina del aparato ayudado por el personal de tierra que aguarda como testigo el momento histórico que se va a presenciar. En otro lugar de la base, próximo a donde se desarrollan las actividades de la 2.^a Escuadrilla Naval, cuatro pilotos de la Fuerza Aérea argentina realizan el mismo proceder con cuatro aviones A-4C armados con bombas de 250 kilos.

Veinticuatro horas antes

Hacia varias jornadas que se seguían con detalle los movimientos de los *Harrier* a través del radar de Malvinas, por el cual, entre otros medios, se llegó a ubicar la posición aproximada donde operaban los portaaviones británicos. El mando, tras evaluar y procesar las informaciones recibidas, preparó para el día 29 de mayo el ataque contra la flota británica, para el que se requería la participación de la Aviación Naval y de la Fuerza Aérea argentina en una

operación conjunta sin precedentes. Aquella mañana de mayo, a las 10:30, en la Base de San Julián, la Fuerza Aérea formó la unidad que efectuaría el ataque aquel mismo día. Para ello tendrían que desplazarse a la Base de Río Grande cinco A4-C, pertenecientes al Grupo 4 de Caza, de los cuales uno quedaría en reserva. El tránsito se efectuó a las 12:45, y a su llegada los pilotos comenzaron a preparar la misión prevista para las 14:30 horas (1). Poco después de la llegada de los aviones a Río Grande aterrizaba un *Learjet* con el jefe del escuadrón procedente de San Julián con las últimas órdenes.

Cuando faltaba poco para la salida, en el último momento la operación se canceló. Uno de los cisternas previstos para la misión presentó fallos que le obligaron a abortar su salida y posponer la operación 24 horas. Esta interrupción fue aprovechada para trasladar a San Julián dos de los A-4C que presentaban también algunos problemas (2) y que se incorporarían a la mañana siguiente junto con el resto de la sección. Aquella noche, uno de los pilotos que trasladó aquellos aviones a San Julián, el primer teniente Vázquez, hablaría por teléfono con su mujer por última vez.

En paralelo a estos sucesos, al Este de Malvinas, la flota británica se vio alterada a lo largo de la jornada por uno de los tantos sucesos misteriosos que la envuelven. A las 08:15 los altavoces del HMS *Invencible* rompieron la monotonía propia de un portaaviones, poniendo al buque en situación de zafarrancho de combate, según quedó anotado en su *log*, apareciendo el motivo en blanco, para reanudar la crónica de nuevo a las 14:00 horas sin quedar constancia del suceso que se vivió en aquellas horas.

En otros buques se vivieron situaciones similares, inexplicables o explicadas a medias ante la escasez de argumentos. En el HMS *Exeter*, a las 12:42 se tocó zafarrancho de combate, hasta que el OTC, a las 13:20, *considers threat not immediate*, poniendo fin a la angustiada situación. En el HMS *Avenger* el momento se materializó a las 12:55, despegando su *Lynx* a las 13:20 y poniendo fin a la situación dos minutos después. En el otro portaaviones, algo separado del núcleo de la flota, pues ese día llevaba a término la Operación BOWSPRIT —traslado de tres *Harrier GR3* en vuelo directo desde Ascensión al HMS *Hermes*—, se tocó zafarrancho de combate a las 12:45. Tres minutos después puso en el aire dos CAP formadas por cuatro *Harrier* que tomaron en su cubierta a las 13:22, bastante después de haber retirado la situación de combate. A bordo de la fragata HMS *Andrómeda*, por información de inteligencia que había detectado movimiento en la base y en los *Super Étendart* (3),

(1) Antes de salir, partió para Río Grande el equipo de mantenimiento, formado por seis especialistas a bordo de un *Lear Jet 35A (LV-ALF)* operado por el escuadrón Fénix.

(2) Uno con complicaciones en las válvulas de trasvase de los tanques externos de combustible y otro con problemas en la radio.

(3) Este día 29 de mayo, desde el mar, la Inteligencia funcionó: el HMS *Valiant* detectó la señal electrónica de un *Super Étendart*. Pero no el día 30 de mayo.

se puso al helicóptero *Lynx XZ722* (4) a efectuar un vuelo de vigilancia electrónica a 40 o 50 km por la proa de la flota y a 2.000 pies de altura.

Una vez de vuelta a la situación normal tras aquellos minutos intensos, y pasadas las 14:40, los helicópteros antisubmarinos que proporcionaban cobertura ASW a la flota hicieron saltar la alarma de nuevo al detectar una amenaza y clasificarla en el nivel más bajo: POSSUB LOW 1.

Las horas previas

La mañana del día 30 de mayo, bien temprano, los dos pilotos que habían trasladado a San Julián los dos *A4-C* el día anterior aparecieron frente a los aviones enfundados en sus trajes antiexposición de marcado color anaranjado. Tras la pertinente comprobación de los aviones, se subieron a ellos para trasladarse de nuevo a Río Grande y aterrizar sobre las 08:00 de la mañana en medio de un frío terrible que aún no había permitido que se descongelaran los pequeños charcos que se habían formado en las calles de la base.

Detrás de estos, cinco minutos después, aterrizaba en la misma base uno de los reabastecedores que tomarían parte en la misión, el *KC-130* matrícula TC- 69, procedente, tras una hora y media de vuelo, de la base de Río Gallegos. Con este avión, sobre la pista quedaba reunida la unidad de reabastecimiento, formada por otro *KC-130* matrícula TC-70, pertenecientes ambos al Grupo 1 de Transporte Aéreo.

Pasadas las 22:00 horas del día 29 de mayo se había enviado un mensaje a los distintos comandantes de las agrupaciones navales, aéreas y de la flota y a los jefes de operaciones de los CIC de Río Grande, Río Gallegos y Malvinas con un plan de vuelo que debería llevarse a cabo en las primeras horas de la mañana siguiente por parte de un EMB 111 de la Aviación Naval, destinado en el Grupo de Tareas 80.2 y en la Unidad 80.2.2. Este mensaje hacía referencia a otro emitido a las 20:05, en el que se anunciaba que la salida de este avión tenía que realizarse no más tarde de las 08:30 de la mañana siguiente, con la misión de proporcionar cierta cobertura de vigilancia y reconocimiento de superficie.

La salida

El reloj marcaba más de las 11:00 horas cuando el ruido de los ocho motores de los dos *KC-130* rompieron el silencio que reinaba en los alrededores de

(4) Recibió un *jammer* de un *Canberra MK 17* del 360.º Escuadrón para engañar al radar del misil *Exocet* con la intención de neutralizarlo. El proyecto recibió el nombre clave de «Hampton Mayfair».

la base. Los aviones comenzaron su rodaje por la pista, y a las 11:25 de aquella mañana los *Ranquel 1* y *2*, indicativos que emplearían en aquella misión, iniciaron el vuelo que los llevaría al punto de espera donde iniciarían el reabastecimiento de los aviones de ataque. Para despistar sobre su dirección real, pusieron rumbo hacia Puerto Santa Cruz durante un tiempo, para descender a 50 pies sobre el nivel del mar y corregir el derrotero hacia la vertical de la isla de los Estados, y desde allí volar hacia el punto de encuentro.

Una hora después de la salida de los *Ranquel*, ocuparon la cabecera de la pista los *Ala 1* y *2*, los dos *Super Étendard* de la Aviación Naval, iniciando así la Orden Fragmentaria número 1.268. Cinco minutos después de la salida de los *Ala*, el *Zonda 1* entraba en la cabecera de la pista, ubicándose en la línea central, sobre la que frenó y aceleró hasta conseguir el 80 por 100 de su potencia y, tras las últimas comprobaciones, apuró al máximo, soltando entonces el freno. Con el mismo procedimiento, uno tras otro, los *Zonda 2, 3* y *4* abandonaron la pista. Eran las 12:30 del 30 de mayo de 1982.

Efectuada la salida de engaño, pasaron por detrás del puente de Río Grande y cruzaron la ruta núm. 3, internándose en el mar, en silencio radio, y ya sobre aguas argentinas se adoptó la formación para dirigirse al punto de encuentro con los cisternas. Este se alcanzó pasadas las 13:00 horas, los *Super Étendard* se acoplaron al primer cisterna de la formación, y los prime-



Secuencia histórica del momento. El capitán de corbeta Alejandro Francisco «enganchado» al *TC-69*, mientras en un plano superior dos *A4-C* repostan y dos más aguardan su turno. (Foro Zona Militar).

ros A-4C al segundo, permaneciendo los dos restantes a la izquierda de la misma. Durante los siguientes minutos, hasta las 14:55, los aviones volaron enganchados a los KC-130, turnándose los A4-C hasta dos veces cada uno. Momentos más tarde, pusieron rumbo hacia la flota, afrontando en solitario el último tramo previo al ataque, mientras los reabastecedores regresaban efectuando el vuelo a la inversa para esperarlos en el circuito establecido para su vuelta.

El trecho final de los *Zonda* y *Ala* se efectuó ocupando estos últimos la posición central y flanqueados por dos aviones de la Fuerza Aérea, todo ello en un manto de nubes cumuliformes y bajo varias zonas de lluvia que ayudaron a limpiar los efectos del salitre sobre los cristales de las cabinas.

El ataque

Ese día la flota británica navegaba al Este de Puerto Argentino. Su disposición, tomando como punto de referencia el HMS *Invencible*, era la siguiente (versión inglesa): HMS *Cardiff* a 281°/23 millas, HMS *Exeter* a 250°/21 millas, HMS *Avenger* a 232°/21 millas, HMS *Glamorgan* a 212°/3 millas, RFA *Regent* a 250°/5 millas, HMS *Ambuscade* a 285°/10 millas, HMS *Bristol*



Representación de parte de la Flota británica de aquel día realizada por Mariano Sciaroni.

a 030°/37 millas. El resto de la flota permanecía a unas cinco millas alrededor del RFA *Regent*, que ejercía de guía.

Dentro del cinturón defensivo, cabe destacar que durante la madrugada de aquel día, a las 02:51, los helicópteros ASW volverían a detectar la presencia del posible submarino que les acompañó la tarde anterior. Horas más tarde, a las 05:55, se trasladaba al HMS *Hermes* el comandante del HMS *Invencible*, permaneciendo a bordo hasta las 07:05. El HMS *Exeter*, esa mañana, a las 09:11, se había visto en la necesidad de apagar el radar 992 durante unos minutos debido a un problema. Y a las 12:20 el *Harrier GR3 XZ963*, de vuelta de una misión en las islas y tocado por el fuego enemigo, se perdería a 30 millas del HMS *Hermes*, eyectándose su piloto, el Sqn Ldr. Jerry J. Pook, a las aguas frías del Atlántico Sur, donde permaneció diez minutos antes de ser rescatado, sufriendo como consecuencia una rigidez en el cuello y quemaduras leves.

Como se ha mencionado, aquel día el anillo exterior defensivo de zona de la flota recaía en los HMS *Bristol* (Tipo 82), HMS *Cardiff* y HMS *Exeter* (5) (Tipo 42) con sus Sea Dart, cubriendo el flanco derecho del avance del grupo principal —que llevaba rumbo norte cubriendo su avance tres *Sea King* ASW—, por donde se suponía podría venir un ataque. Para la defensa aérea de punto se tenían que encontrar los escoltas con el Sea Wolf, apoyado por el sistema Sea Dart del HMS *Invencible*, además del apoyo de las versiones inferiores de estos misiles, los Sea Slug y Sea Cat a bordo de otras unidades. Entre la defensa exterior y el núcleo de la flota se ubicaban, como barrera ASW, los HMS *Ambuscade* y HMS *Andromeda* con sus Sea Wolf (6).

Aquel día, la situación de estos sistemas de defensa parece que no era la deseable para el rol de *goalkeeper*. De los tipo 22 disponibles con el sistema Sea Wolf, los HMS *Broadsword* y HMS *Brillant* no se encontraban operativos o tenían otros roles. Por ello, ese día la función de *goalkeeper* recayó más sobre las unidades con el Sea Cat (7). Todo ello sin contar con las versiones extraoficiales británicas, que decían que los sistemas Sea Dart del HMS *Invencible* y HMS *Bristol* presentaban problemas que se suponía dejarían fuera de servicio el sistema ese día (8), sumado también al hecho de existir ya

(5) De los tres, sin duda el mejor preparado era el HMS *Exeter*, por su radar 1.022 y mejoras en el *software* de control de tiro; disponía del sistema ADAWS 7.

(6) Esta fragata en su OPDEF (informe de deficiencia) diario informaba de que el sistema Sea Wolf estaba defectuoso, por lo que no era válido.

(7) Para el rol de *goalkeeper* en cada uno de los portaaviones se empleaban una de las Tipo 22 o las *Leander Batch III* con los Sea Wolf, como la HMS *Andromeda*, que ese día no acompañaba a los portaaviones, sino que estaba actuando de paraguas AWS.

(8) Fue un problema que ambos buques presentaron a lo largo de la guerra: la información del radar no entraba correctamente en el procesador de datos del sistema Sea Dart.

a esas alturas de la guerra problemas de abastecimiento en las santabárbaras para estos misiles (9).

El planteamiento defensivo, en su vector aéreo, fue fatal, favoreciendo que los aviones argentinos alcanzasen el primer anillo de la flota. El primer fallo en toda esta cadena se dio en la Inteligencia, que no llegó a informar, como era habitual, de la salida de los aviones desde la base, lo que motivó que los buques no estuviesen en alerta. Como medida disuasoria y defensiva aérea, en el aire y casualmente solamente se contaba con el *Arfa* con su sistema Orange Crop, cubriendo también el lado oeste del grupo principal a unas 15/20 millas al este de la HMS *Exeter*. En la cubierta del HMS *Invencible* se encontraba un único *Harrier XZ495* en alerta 5, siendo su piloto el Lt. Charlie Cantan, y no existiendo en estación (10) ninguna CAP, situación que atendía a la ubicación táctica de la flota y a la falta previa de una alerta, ya que durante el ataque del 4 de mayo, en el que esta se aproximó a las islas y había actividad aérea enemiga, existían en ese momento tres CAP en las estaciones 10, 11 y 12. El 30 de mayo esas condiciones no se cumplían: de los seis únicos aviones en el aire, algunos estaban en las islas en el momento del ataque realizando bombardeo sobre la zona de Port Stanley, y otros de vuelta, monitoreados por el radar de Malvinas y sorprendiéndoles casi el ataque en su llegada.

La ubicación defensiva de superficie fue el segundo error, que no impidió neutralizar el ataque con éxito, debido a que la formación estaba adaptada a la suposición de una posible dirección de ataque. Este fue el motivo que impidió al *Arfa* actuar, a pesar de detectar la señal del Agave dos veces, código Handbrake, y no pudo hacer uso del *jammer* al quedar fuera de alcance para interferir sobre el misil. En este mal escenario se encontró ubicada y fuera de lugar la que sería testigo del ataque y protagonista de las versiones posteriores de lo sucedido, la HMS *Avenger*. Esta fragata en el momento del ataque había abandonado el grupo de batalla, tras efectuar aquella mañana un RAS con el RFA *Tidepring*, para volver a retomar sus actividades sobre las islas Malvinas aquella misma noche (11).

A escasos metros sobre el mar, y separados entre ellos lo establecido, la formación aérea argentina se rompió iniciando los *Super Étendard* un ascenso para realizar un barrido con el radar Agave ante la mirada silenciosa de los pilotos de los *A4-C*. A unas 55 millas del objetivo, uno de los *Étendard* realizó una exploración radar en modo largo y otra en modo corto. La primera obten-

(9) El comandante del HMS *Exeter* cuenta en su informe que cuando los *A4-C* salían del ataque fueron enganchados por los *909* y no se dispararon los *Sea Dart* porque solamente disponía de siete misiles en la santabárbara sin posibilidad de recibir más.

(10) Eran las áreas o cajas por donde se movían los aviones. Con centro en el portaaviones se dividan en 30° y una profundidad de unas 80 millas.

(11) Esta fragata se dirigía hacia una de las playas al norte de Puerto Argentino, con un equipo de 24 hombres del SBS que no habían podido ser infiltrados la madrugada anterior.

dría un eco grande y otro mediano; la segunda, ante la característica del modo de transmisión, no obtuvo ningún eco. Todo esto sin ser detectados por la flota, volviendo al modo *standby* e iniciando el descenso. A velocidad vertiginosa, y sin referencia en el tiempo, inician una segunda trepada para realizar otro barrido; los blancos, uno grande y otro pequeño se encuentran a 37 millas. Esta vez el *Arfa* detectaría la señal de radar Agave, pasando un código Handbrake al HMS *Hermes*. Los *Super Étendard* vuelven a iniciar una última transmisión, rompiendo el silencio radio para pasarse la información, a la vez que indican el blanco a los pilotos de los *A4-C*, que les siguen: «¡20 millas al frente, en la proa!».

El misil se desprendió del ala cayendo hacia el vacío y, cuando parecía que acababa en el mar, inició el encendido separándose de los aviones, dejando detrás de sí la estela de la combustión. En ese momento los *Super Étendard* iniciaron el regreso a la base, dejando a los *Zonda* en aproximación al blanco y guiados inicialmente por la estela del Exocet.

Desde el otro lado de aquel escenario, eran las 14:30 cuando en la flota se tocó zafarrancho de combate y el HMS *Exeter* pasó inicialmente la dirección del ataque desde el norte. No se sabe qué motivó esto, si pudo estar condicionado por lo que ocurrió en la HMS *Cardiff* un minuto antes, cuando detectó en el HF/DF OUTFIT FH5 voces en español (12). Un minuto después los HMS *Ambuscade*, HMS *Exeter* y HMS *Glamorgan* interceptaron la emisión del radar Agave, lo que originó que se activase el código ZIPPO 4 y el consecuente disparo de Chaff Delta en la flota.

El HMS *Avenger*, que se encontraba iniciando el tránsito hacia Malvinas con rumbo W, puso proa hacia el S, al recibir o entender mal la demora del ataque, quedando en esa situación por detrás de su nube de tiras metálicas, mientras aumentaba velocidad para alejarse de ella y acercándose a la amenaza sin saberlo. Para entonces el HMS *Exeter*, a las 14:32, informaba de tres contactos radar al 169°/28 millas, y segundos después el HMS *Avenger* detectaba el radar Agave a 160°, a la vez que el HMS *Exeter* notaba la interrupción del radar y el lanzamiento del misil a 165°/22 millas de su posición. En ese momento se procedió a lanzar una segunda tanda de Chaff, mientras a bordo del HMS *Avenger* su comandante tomaba la decisión de no cambiar el rumbo y no caer para no ofrecer una de las bandas al radar del misil, teniendo como único sistema de armas válido para afrontar la amenaza y del que hizo uso su cañón de 4,5 pulgadas.

Todo esto transcurrió en apenas siete eternos minutos, en los que el *Sea Harrier* en alerta 5 fue lanzado para interceptar a los aviones, iluminado por uno de los radares de tiro 909, lo que le obligó a romper el contacto y avisar

(12) Esta transmisión en HF y la frecuencia empleada fueron clasificadas posteriormente por los británicos en su informe del 8 de junio como no relacionadas en el ataque.

de su presencia por varios canales de radio. No fue el único que vivió la situación con tensión; en medio del ataque el *Arfa* recibió en su equipo numerosas señales de los radares de tiro iluminándolo, junto con un *Wesex V* del 848 NAS, que se encontraba en los momentos previos al ataque a popa del HMS *Avenger* involucrado en un VERTREP y que buscó la protección de otros buques escondiéndose detrás de ellos.

Los misterios

La historia final es sabida: dos pilotos no volvieron de aquella misión, los primeros tenientes Vázquez y Castillo, y existe el testimonio de los dos que volvieron, el primer teniente Ureta y el alférez Isaac, que afirman que se atacó al HMS *Invencible* que se encontraba con problemas debidos al impacto del Exocet. Cuando llegaron a la base, los pilotos navales y los de la Fuerza Aérea fueron separados para elaborar el correspondiente informe de inteligencia sobre el resultado de la misión; mientras los navales presentaron el suyo por separado, los de la Fuerza Aérea hicieron un único informe, argumentando que ambos decían lo mismo.

Este proceder delataba una vez más las dificultades y rivalidades existentes entre fuerzas, lo que fue constante a lo largo de la guerra. Ambos informes

```

NRO 380/XX
**0** 301800 MAY 82
FM GRADSJF
TO CFAS(X)
GRS SC
BT.-
1 PARTE DE 11 PARTES.-
/////

(X) PARA A-2 CFAS DE A-2 GRA:
MISION: ATAQUE AIRE SUPERFICIE - ELLA: ZONDA - INTEGRANTES: 1) 1ER
TEN BAZQUEZ, 2) 1ER TEN CASTILLO, 3) 1ER TEN URETA,, 4) ALF. ISAAC.-
INFORME DEL NRO 3, 1ER TEN URETA: BLANCO ATACADO: PORTAAVIONES
(PROBABLE INVENCIBLE), NO FUERON INTERCEPTADOS, LA DEFENSA ANTIAEREA
QUE ENCONTRO: FUERON MISILES Y CANIONES, DERRIBARON AL NRO 1 Y AL NRO
2 HANTES DE QUE PUDIERAN TIRAR AL BLANCO - DEP: 12:40 HS - RADIAL
SALIDA: 100, NIVEL 200, VELDC. 420 KTS, ESTELA CONDENSACION: FL 230 -
EN EL OM: A) GUIADO POR SUPER ETENDAR - B) DESCENSO REGIMEN PREFIJADO
- C) EL PUNTO INICIAL SE DETERMINO POR OMEGA - D) RAS: 125 MM -
ALTURA: 100 FTS - FORMACION DEFENSIVA - DISTANCIA ENTRE ELLOS 100 NTS
- E) MET: BUENA - D) ALTURA DE LANZAMIENTO DE BOMBAS: 60 FTS - F)
TIPO DE ESCAPE RAS - G) REEMPLIO: NO
CONT////
BT
/////

```

Imagen aportada por Mariano Sciaroni. Interrogatorio de los *Zonda* para el comandante de las FAS (Fuerza Aérea Sur, brigadier Horacio Ernesto Crespo) del jefe de Defensa de la Zona Aérea Río Grande. (Foro Zona Militar).

TEMAS GENERALES

```
NRO 380/XX
''0'' 301800 MAY 82
FM GRADSJF
TO CFAS(X)
GRS SC
BT.-
11 PARTE DE 11 PARTES.-
////

CONT///
RADIAL DE REGRESO 090, NIVEL 200, VELOC.470, ESTELA CONDENSACION: FL
230 - MET EN DESTINO: BUENA - TIPO DE ENTRADA: DIRECTA, CANTIDAD Y
TIPO DE AVION: CUATRO A4C - VERSION: C - CONFIGURACION: 3 BR 250 -
ITINERARIO: GRA-REV-P1-OM-P2-REV-GRA.-
INFORME CORRESPONDIENTE AL NRO 4: ALF. ISAAC, NO SE TRANSCRIBE EL
INFORME POR COINCIDIR EXACTAMENTE CON EL ANTERIOR, AUNQUE NO FUE
ESCRITO EN LOS INFORMES, EL NRO 3 MANIFESTO VERBALMENTE HABER
DISPARADO SUS ARMAS, HACIENDO BUENA PUNTERIA. EL NRO 4 EN FINAL DE
TIRO FUE SACUDIDO POR LA ONDA EXPANSIVA PROVOCADA POR LA EMPLOSION
DEL AVION QUE LE PRECEDIA, ESTIMANDO POR ELLO SU PUNTERIA INCORRECTA.
-
BT.-
////
0905
////
```

Para conocimiento de los A-2 (Inteligencia) de la Base Río Grande y A-2 (Inteligencia) del Estado Mayor FAS (comodoro Jorge Alberto Espina). Este mensaje es una copia para la Sección de Operaciones A-3 del Estado Mayor de la FAS (comodoro José Antonio Julía).

mantiene diferencias: mientras que la Fuerza Aérea niega que se rompiera el silencio radio y se efectuara *homing* para corregir el rumbo del cazabombardero al *KC-130*, los pilotos navales afirman que eso no fue así (13); y lo mismo ocurre al revés, se culpa a estos últimos de haber roto el silencio, discrepancia ocasionada tal vez para ocultar algún fallo en las actuaciones de la operación conjunta ante procedimientos tácticos distintos.

Lo cierto es que en aquel corredor de unas 170 millas empleado para reabastecer a los aviones no estaban solos, hubo otros testigos que tal vez presenciaron como pudieron los hechos. A mitad del camino, a unas 50 millas hacia el norte de aquel pasillo, unas 150 millas al sur de la isla de los Leones, se encontraba realizando sus actividades el buque *Volzhanin*. Este barco, de bandera soviética y perteneciente al Instituto Soviético de Pesca y Oceanografía Marina del Atlántico, estuvo oficialmente dedicado a las actividades propias del organismo al que pertenecía entre agosto de 1981 a enero de 1982

(13) En el folio 92 del informe de la EAN3 de la 2.^a Escuadrilla de Ataque, se señala textualmente que se «violó silencio electrónico» y que «uno de los *KC-130* efectuó *homing* VHF para posibilitar reunión» y que «durante REVO violó nuevamente, dando instrucciones a los *A-4C*».

en el mar de Scotia, no encontrándose ninguna otra actividad para aquellas fechas ni lugar.

Para la operación de apoyo se contó con la ayuda de la Aviación Naval, que tenía que poner en el aire aquella mañana un avión de exploración. La ruta de aquel vuelo estaba marcada por varios puntos que describían una «Z», evitando la proximidad de la entrada del estrecho de San Carlos y teniendo como puntos próximos a las islas los extremos de ella, comenzando el alejamiento a la entrada del Estrecho desde la isla Gran Malvina con rumbo S hasta un determinado paralelo, para volar con rumbo NNE hasta el extremo de la isla Soledad. Aquella mañana, a las 08:38, despegó el 2-P-202, al mando del capitán de corbeta Kalauz, aterrizando a las 13:37, y como novedad a destacar, según el libro *Historia de la Aviación Naval*, avistó a los buques *Cabo de Hornos* y *Gammaga* (14). Una hora después despegaba el mismo aparato al mando del teniente de navío Fortini, quien obtendría varias señales electrónicas sobre la entrada sur del estrecho de San Carlos; para entonces ya se había realizado el ataque. Se desconoce si esta segunda misión estaba relacionada con la del ataque o fue por cuenta propia de la Armada.

Otro de los aspectos que se cuidó aquel día fue el compartir la información de Inteligencia entre las fuerzas. En estos años se ha comentado que los ataques realizados en las grandes operaciones aeronavales, con el resultado del hundimiento del HMS *Sheffield* y *Atlantic Conveyor*, estuvieron auspiciadas por los soviéticos (15). Existen dos libros que dan una cierta credibilidad a este comentario en algunos aspectos: *Malvinas. Su advertencia termonuclear*, que cuando fue publicado se podía considerar por sus comentarios de «ciencia ficción»; y otro aparecido recientemente, que afirma que el buque fue alcanzado y hundido. Este último escrito por un ruso que vivió la guerra de niño en Montevideo porque su padre trabajaba en la embajada, y que investigó e interrogó a algunos altos cargos de la cúpula miliar soviética de entonces. Se suman además a esta versión las opiniones de los diversos servicios de Inteligencia de los Estados limítrofes, que algo sospechaban.

Bajo esa teoría, según comenta Isidoro Gilbert en su libro *El Oro de Moscú*, donde describe la trama de cómo se transmitía esa información, deben de constar mensajes, que oficialmente «no existen», en los que se demostraría que ese día los pilotos salieron con dos posiciones de inteligencia estimadas del grupo de batalla británico: la proporcionada por los análisis del radar Malvinas y otra de fuente desconocida, a la que llamaremos «el

(14) Este libro no menciona nada al respecto de si era este el vuelo al que hace referencia el mensaje que ordena la misión, como tampoco se sabe si este avistó al *Volzhanin* que aparece en el mensaje correspondiente a ese día sobre actividad naval alrededor de las islas. Tampoco hay muchos más para elegir por el horario.

(15) Isidoro Gilbert, exjefe de la agencia TASS en Buenos Aires. Contado en su libro *El oro de Moscú*. Editorial Sudamericana, 1994.

Precisamente este es el punto más espinoso de todos, el resultado del ataque, ya que una de las versiones que se manejan es que el Exocet cayó sin combustible una vez sobrepasado el HMS *Ambuscade* (18); otras refieren que fue derribado. Después del ataque circularon por parte británica diversas informaciones sobre lo ocurrido: desde que el misil impactó en los restos del *Atlantic Conveyor*, ya hundido entonces —nota del Ministerio de Guerra británico del 1 de junio—, a que los pilotos de los A4C habían atacado al HMS *Avenger* —día 3 de junio, según el mismo Ministerio—. Ni los propios documentos británicos, a nivel particular entre buques, se ponen de acuerdo para aclarar la atribución del derribo de los aviones, quedando muchas lagunas al respecto. Ocho días después del ataque hubo un informe detallado por parte británica que aclaró algunos puntos sobre lo sucedido (19).

Lejos de la verdad, hay muchos estudios que tratan el tema bajo aspectos interesantes y argumentados en todas las variantes —Exocet, derribos y ataque—, que plantean situaciones increíbles o circunstancias que hacen dudar al más creyente de los estudiosos del tema. Unos argumentan con teorías de portaaviones clonados; otros con que las bombas y su configuración fueron la causa de la pérdida de los dos aparatos en una autodestrucción, alimentando la teoría de que esto pudo ser la causa de que los británicos desplazasen el ataque unas 30 millas fuera, justo donde se atribuyen ellos los derribos, para no reconocer el ataque al portaaviones. Pero tal vez el más «completo», recientemente publicado y no concluyente, está en la página *web* del Radar Malvinas, donde se evalúan con todas las variantes las versiones surgidas durante estos años: si el atacado fue la fragata o el portaaviones.

Mi conclusión

En primer lugar, dejar constancia de que esta conclusión personal no pretende ser la realidad; es otra de las tantas versiones sobre lo ocurrido y lo que he

Sur. Aportó que la nave se comunicó con la isla inglesa Tristán do Cumha, situada a 300 millas de la costa de África del Sur, a la altura de Ciudad del Cabo. Dijo el operador que la isla Tristán Do Cumha está a 6.000 kilómetros de la base de Ascensión».

En realidad, según esas fuentes y documentos británicos, los portaaviones no estaban ni de cerca por el paralelo 30°, pero sí llevaban rumbo a esa isla a una velocidad de 7 nudos y en el límite de la Zona de Exclusión nunca pasaron de allí.

(18) Desde este buque se vio un *splash* en el agua a ocho millas de su posición, pero no hay certeza de que pueda tratarse del misil.

(19) El documento, con el análisis, describe la situación y los resultados del ataque desde el punto de vista de los implicados. Los A-4C atacaron al HMS *Avenger*, dejando al HMS *Invencible* como testigo lejano del mismo.

extraído de mi estudio sobre toda la guerra en general. La opinión vertida desde estas líneas es exclusivamente mía. Ello quiere decir que los autores de las informaciones que he recibido desde el exterior y de las que me he valido pueden no estar de acuerdo con mi opinión; solamente se han limitado a pasarme la información, en algunos casos reflejada en documentos oficiales.

Para buscar una respuesta a los sucesos que acontecieron, hay que hacer una reflexión profunda sobre el tema Malvinas en general, del antes, durante y después. Un buen momento para empezar sería preguntarse qué es lo que realmente impulsó a la Junta Militar a llegar a los sucesos del 2 de abril (20). Y el final de esa batería de preguntas lo acabaría llegando al análisis que impulsó al final de esa misma Junta y de la siguiente. Podíamos decir, o entender, que fue una maniobra de supervivencia en un momento crítico, buscando un efecto «impactante» entre los ciudadanos, aunque mal planteado, confiando en que la actitud y determinación británica no llegarían a tales extremos. La manifestación del 30 marzo en la Plaza de Mayo contra la Junta Militar no fue la misma de principios de abril, tras la recuperación de Malvinas; a pesar de ser los mismos manifestantes, la Junta pudo jugar con el sentimiento nacional para su propio beneficio.

Aclarado este punto hay que ver el conflicto como regional en el marco de la Guerra Fría, otro más. Hasta aquel momento estábamos acostumbrados a los intereses de un bando u otro en un mundo bipolar. El caso de Malvinas presenta una anomalía que lo hace distinto, ya que podemos decir que no es un enfrentamiento entre el Este y Oeste, sino entre el Norte y el Sur. Ambos países en aquel escenario mundial compartían intereses mutuos, pero enfocados desde diversos puntos de vista y bajo circunstancias distintas. Mientras el Reino Unido combatía a la URSS bajo el paraguas de la OTAN, Argentina aportaba un «ejército sucio» a la CIA para combatir el comunismo en Centroamérica, algo que no se comprende e iba en contra de sus principios, ya que no participaba en el bloqueo impuesto a los soviéticos, proporcionándoles grandes cantidades de grano y carne.

Una segunda anomalía se dio en aquella guerra a la inversa: fue la URSS la que se acercó a prestar ayuda a un régimen contrario a sus principios, un apoyo que aspiraba a ser directo y que se encontró con numerosos impedimentos en su camino, y al final acabó por desistir, limitándose a lo que no

(20) En realidad aquí encontramos el primer problema. La Tercera Junta Militar de Gobierno, encabezada por el teniente general Galtieri, almirante Jorge Anaya y brigadier general Basilio Lami Dozo, no estaba del todo al corriente de la operación de recuperación de Malvinas. Según afirma el almirante Lombardo —uno de los que sabían y realizó la planificación, en una entrevista en *La Nación*— Lami Dozo no estaba al corriente de esos planes. Y que las inquietudes que le surgieron a este almirante en un encuentro con el resto, más allá del aspecto militar, fueron acalladas por un Galtieri que demostró no estar a la altura del momento. (Diario *La Nación*, 31 marzo 2002).

fuese estrictamente visto como una acción directa militar. De ahí que tengamos, en este caso particular, la presencia del ojo mágico que parece que fue muy activo, con las posibles fuentes de los satélites y de los submarinos; una información que tardaba 24 horas en ser entregada desde su recepción.

Si analizamos los comunicados emitidos por la Junta Militar a lo largo de la guerra, observamos que si bien estos no ocultaban la verdad sí enmascaraban la situación, omitiendo la cruda realidad. Lo mismo pasaba con los titulares de la prensa escrita, bajo el mismo control, que utilizaban términos que no se ajustaban a la verdad.

Algunos de los militares responsables de aquellas cadenas de mando han fallecido, dejándonos sin conocer sus experiencias; pero otros aún viven, caso del entonces jefe de la FF. AA., brigadier Ernesto Horacio Crespo (21), que mantiene que el portaaviones se hundió (22). Yo me pregunto si él sabrá por el ojo mágico de entonces, como yo sé por mis fuentes actuales, que el 9 de junio, por ejemplo, sitúa a los portaaviones, el día anterior al que dicen los documentos británicos. No me puedo imaginar en qué momento y cómo pudo ocurrir ese suceso que dice. Este militar parece ser que acompañó a la base de la unidad, en el mismo avión de transporte, a los dos pilotos de la Fuerza Aérea que regresaron del ataque, y todo indica que estuvo muy pendiente del mismo aquella jornada entera.

Un día antes de obtener el ojo mágico la posición de los portaaviones del día 8 de junio, se filtró la noticia que menciono en la nota 15, publicada por una agencia argentina de noticias supuestamente bajo control de esa Junta Militar. Estas técnicas de usar la prensa para esos fines estaban a la orden del día; así a principios de abril la OTAN filtró en el *New York Times* la presencia de dos submarinos soviéticos en el área de Malvinas para conocimiento de los interesados. Esto volvió a ocurrir más tarde cuando se hizo pública la existencia de dos buques de guerra argentinos entre Ascensión y las islas, cuando los británicos sabían que no eran argentinos, ni propios, y aún menos estadounidenses, como quedó reflejado en los diversos vuelos de los *Nimrod*, que hablan de su presencia, pero no de su nacionalidad. Por parte de esa misma Junta Militar, y haciendo uso de aquellas tácticas, se llegó a editar una nota de prensa para justificar derribos inexistentes, mostrando para ello restos del avión británico alcanzado el día 4 de mayo, lo que no fue un caso aislado.

(21) El brigadier Ernesto Horacio Crespo ocupaba el 1 de abril el mando de la IV Brigada Aérea en Mendoza. Horas antes del desembarco fue llamado a Buenos Aires, donde se le puso al corriente de los planes y se le asignó su nuevo mando. Las circunstancias del transcurso del conflicto hicieron que su mando adquiriese más importancia de la prevista.

(22) Afirmación en su última aparición pública efectuada en el año 2014 en el programa de radio *Misión Malvinas*, donde se le entrevistó. En él hizo el comentario, pero no argumentó ni justificó dicha afirmación.

Llegados a este punto, hay que plantearse la siguiente pregunta: ¿estaba la Junta Militar preparada para afrontar un fracaso de tal magnitud ante esta operación de envergadura y a su vez única?

Era la última oportunidad para llegar a la flota británica, hasta entonces la Armada; actuando directamente en solitario y desenvolviéndose con naturalidad en aquel ambiente, no había fallado: de dos ataques hizo dos blancos alcanzados y hundidos. Esta última misión fue conjunta, tal vez por la existencia de un único misil, y la tecnología y la preparación jugaban a favor de la Armada, adaptada a ese escenario, contra una Fuerza Aérea no preparada para esas misiones y carente de esa tecnología. Que un Exocet fallase en dar en un blanco era una posibilidad, pudiendo ver la Fuerza Aérea la oportunidad de ganarle la mano a la Armada en su guerra particular (23). De ahí que pudiese lograr el resultado final, y la insistencia por parte de la Fuerza Aérea, cuando la Armada argentina nunca se ha planteado realmente qué pasó con el misil, tal vez porque esa misma Fuerza Aérea le reconoció algo del mérito como parte de su éxito. El Reino Unido nunca reconoció el ataque; si bien al principio creó duda, los numerosos documentos desclasificados recientemente por los británicos así lo atestiguan. Lo único que puedo llegar a pensar es que los pilotos pudieron ser, de alguna manera, influenciados por los deseos de un régimen que estaba terminado y que buscaba sobrevivir y salir lo más airoso posible de aquella situación.

Lo cierto es que esos pilotos han participado desde entonces en pocas conferencias y solamente en alguna entrevista de televisión contando sus experiencias; juntos aún en menos ocasiones, y nunca han salido para defenderse de las acusaciones que vierten sobre ellos (24). De hecho, ante el interés que suscita el tema, en el mes de septiembre 2014 se llevó a término en Buenos Aires, en el edificio Cóndor, en el III Congreso Internacional de Historia Aeronáutica Argentina, con una presentación de los hechos desde el punto de vista británico, a cargo del investigador y abogado Mariano Sciaroni; los dos pilotos supervivientes no acudieron al acto, a pesar de estar organizado por la propia Fuerza Aérea para conocer la versión británica y/o por lo menos abrir un proceso para luchar por la verdad y defender su honor.

(23) El brigadier Crespo describe en la entrevista de radio los problemas que tuvieron con la Armada a la hora de ejercitarse con sus buques *Tipo 42*, ya que un único ejercicio en abril valió para calificar a la Fuerza Aérea para operaciones sobre el mar, con ciertas reservas por parte de la Armada, tal vez por el temor a compartir competencias que por doctrina correspondían a la Armada y en particular a su aviación naval. Por resolución 1/69 (1969) quedó definido que el Ejército sería responsable del teatro terrestre, la Armada del marítimo y la Fuerza Aérea sobre el espacio aéreo hasta 12 millas de la costa.

(24) Respecto a este punto, coincidiendo con el Congreso organizado por la Fuerza Aérea argentina, apareció en la Red una conferencia dada por los dos pilotos y organizada por la Secretaría de Cultura de UPCN-ANSES en Buenos Aires. A pesar de la fecha de subida del vídeo, no he podido comprobar que esta esté solapada con la otra del Congreso.

De todas las fuerzas implicadas en aquel conflicto, la Fuerza Aérea es la que estuvo presente en todos los escenarios, en las islas, en el Atlántico Sur y más allá, en el Pacífico y sobre la abrupta cordillera. Fue, parece ser, la que controló y administró la información de aquel ojo mágico que se dejó ver por aquel hemisferio y la que mantuvo el esfuerzo del Ejército y demás fuerzas en las islas con sus puentes aéreos, lo que le dio mucha importancia, siendo la más joven de las tres fuerzas y a pesar de sus limitaciones impuestas. El misterio que envuelve lo que pasó ese 30 mayo comparte algunos aspectos de la guerra con los que se dieron en el continente y sobre el Pacífico, en donde algunos, muy pocos, saben lo que pasó pero se niegan a hablar de ello. Los que estos años han apoyado la versión de los pilotos argentinos guardan silencio ante las evidencias aportadas por los británicos, aunque, repito, aún quedan puntos oscuros por descubrir y nada puede ser concluyente a fecha de hoy.

BIBLIOGRAFÍA

- Historia de la Aviación Naval Argentina*. Tomo III.
 SANDY Y ROBINSON, Patrick: *One Hundred days*. Woodward, 2012.
 GILBERT, Isidoro: *El Oro de Moscú*. Editorial Sudamericana, 1994.
 TATUSKO, T.: *Russian Marine Expeditionary investigations of The world Ocean*. Sydney Levitus. U. S. Department of Commerce, National Oceanic and Atmospheric Administration, National Environmental Satellite, Data, and Information Service-2002.
 Archivo Fuerza Aérea Argentina. Documentos previos y postataque al *Invencible*.
 Archivo General de la Armada.
 AMD 53/189351 Ship Log HMS *Hermes*.
 AMD 53/ 189408 Ship Log HMS *Invencible*.
 AMD 53/ 188995 Ship Log HMS *Cardiff*.
 AMD 53/ 189189 Ship Log HMS *Exeter*.
 AMD 53/ 190138 Ship Log HMS *Avenger*.
 DEFE 58-273 Operation Corporate (Falklands Conflict): Exocet Analysis attack 30th may.
 DEFE 69/ 1085 Operation Corporate (Falklands Conflict): 801 Squadron Operational Diary.
 DEFE 58/ 263 Operation Corporate (Falklands Conflict): long range *Nimrod* sortie; Flight Lieutenant JA Cowan, 201 Squadron.
<http://sowethereyet.blogspot.com.ar/2012/05/30-may-1982-life-changing-day.html>. Larry Jeram-Croft piloto del Arfa.
<http://www.taringa.net/posts/info/16326848/Las-acciones-britanicas-contralos-exocet.html>. Historia del proyecto «Hampton Mayfair».
www.radarmalvinas.com.ar
New York Times: «2 Soviet subs reported in crisis area». <http://www.nytimes.com/1982/04/14/world/2-soviet-subs-reported-in-crisis-area.html>.
 — «Argentine frigates sighted northeast of Falklands». <http://www.nytimes.com/1982/05/15/world/argentine-frigates-sighted-northeast-of-falklands.html>.
La Nación, 31 marzo 2002. <http://www.lanacion.com.ar/385085-para-los-argentinos-esa-guerra-no-existio>.
Foro Zona Militar. Diversos foristas, tanto VGM como no, argentinos y británicos.
 SCIARONI, MARIANO: abogado y magíster en Estrategia y Geopolítica. Investigador y autor del libro *Tras los Submarinos Ingleses* y de varios artículos sobre la Guerra de Malvinas. Gracias a él he podido tener acceso a los datos aéreos de aquel día tras solicitar al Ministerio de Defensa británico la aceleración del proceso de desclasificación del diario del HMS *Invencible* y de sus unidades embarcadas. Asimismo he contado con su permiso para utilizar una de las imágenes que tenía preparada para su último trabajo y las de su propiedad obtenidas de documentos de la FAA.