

MALVINAS, EL ATAQUE AL HMS *INVINCIBLE*

Antonio BARRO ORDOVÁS



La guerre est une science couverte de ténèbres, dans l'obscurité desquelles on ne marche point d'un pas assuré: la routine et les préjugés en font la base, suite naturelle de l'ignorance.

«La guerra es una ciencia tan oscura e imperfecta que, en general, en ella no se pueden dar reglas de conducta que sean reductibles a certezas absolutas: la rutina y los prejuicios, confirmados por la ignorancia, son sus únicos fundamentos y apoyos».

Mauricio de Sajonia (1696-1750) *Mes Rêveries*



RAS los ataques al HMS *Sheffield* y al *Atlantic Conveyor* llevados a cabo por la Aviación Naval argentina los días 4 y 25 de mayo de 1982, respectivamente, la Armada argentina había consumido cuatro de los cinco misiles Exocet AM-39 que poseía, por lo que los argentinos tendrían que emplear el quinto misil en un ataque a uno de los dos portaaviones británicos que operaban en el Atlántico Sur, HMS *Hermes* o HMS *Invincible*, si querían obtener algún resultado decisivo en esos momentos del conflicto.

Por otra parte, el Comando de las Fuerzas Armadas (Comando FAS) había considerado atacar a los portaaviones, pero para eso necesitaban saber la posición desde la que operaban ambos buques. La información sobre su situación fue obtenida por la Fuerza Aérea Argentina (FAA) con el radar instalado en Puerto Argentino. Los operadores del radar hicieron un seguimiento de los rumbos de los *Sea Harrier* en sus aproximaciones, y especialmente en sus alejamientos de isla Soledad; dichos seguimientos dieron como conclusión que los rumbos de salida convergían siempre en un área determinada, la cual se encontraba a unas 180 millas al este de las islas.

El mando aéreo argentino consideró inviable una aproximación directa de los aviones volando sobre el archipiélago pues, aunque las distancias que había que recorrer eran menores, se suponía que los británicos considerarían que el eje de la amenaza estaría al oeste de la fuerza, y tendrían situadas tanto las patrullas aéreas de combate (CAP) como la mayoría de los escoltas al oeste de los portaaviones. Por lo tanto el Comando FAS decidió llevar a cabo la operación, dejando las islas al norte y atacando a la fuerza desde el sudeste o sur-sudeste, consiguiendo con esto el factor sorpresa. Puesto que la distancia excedía con mucho la autonomía de los aviones, habría que llevar a cabo reabastecimiento en vuelo; para ello se prepararon dos *Hércules KC-130 H*, apodados «Chanchas» por los pilotos de la FAA.

Dado que los aviones de la FAA no tenían equipos de navegación inercial, el Comando FAS decidió llevar a cabo una misión conjunta de la FAA y la Aviación Naval, cuyos *Super Étendard* sí disponían de estos equipos, por lo que el ataque sería efectuado por dos de estos aviones, uno de ellos armado con el último misil Exocet AM-39 de la Armada argentina, y cuatro A-4C Skyhawk de la IV Brigada Aérea de la FAA, armados con tres bombas de 500 libras cada uno.

En el *briefing* previo al vuelo se había establecido que la misión seguiría adelante si tenían que regresar, por avería, uno o dos aviones A-4C. Solamente



AMDBA Super Etendard 3-A-211 reabasteciéndose en vuelo.
(Autor: Martín Otero. <http://commons.wikimedia.org/>).

se suspendería si fallaban tres. La aproximación a la fuerza británica se haría en silencio radio. El día 30 de mayo, a las 1230 horas (hora argentina), despegaron los aviones de la base de Río Grande; primero fueron los *Super Étendard* de la 2.^a Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque; poco tiempo después fueron seguidos por los *A-4C*, dirigiéndose las dos formaciones, a rumbo 120, hacia el punto de *rendez-vous* con los *KC-130 H*, que habían despegado de la base de Río Gallegos.

Los aviones navales estaban pilotados por el capitán de corbeta Alejandro Francisco y el teniente de navío Luis Collavino; su indicativo era «Ala». Los *A-4C* iban pilotados por el primer teniente Vázquez, primer teniente Castillo, primer teniente Ureta y alférez Isaac; su indicativo era «Zonda».

Ambas formaciones, tras volar unas 320 millas náuticas, llegaron al punto de *rendez-vous* con los «Chanchas» y comenzaron el reabastecimiento en vuelo que hicieron a rumbo 100.

Los seis aviones se iban turnando durante el reabastecimiento, volando junto a los *Hércules* y volviendo a acoplarse repetidas veces para recibir el combustible durante un trayecto de unas 160 millas náuticas, dejando las islas Malvinas al norte unas 110 millas.

Al llegar al punto previsto para virar, situado aproximadamente al sursudeste de la posición estimada de la fuerza británica, los cisternas se separaron de los aviones de combate, los cuales viraron al rumbo 350 y descendieron hasta los 100 pies sobre la superficie del mar, en lo que se suponía que sería la aproximación final a la fuerza de superficie enemiga.

Los *Super Étendard* volaban en el centro y un poco adelantados, haciendo uso de sus navegadores inerciales; los *A-4C* volaban en dos parejas, cada una detrás de un avión naval y por su aleta, es decir, algo separadas hacia los lados de la formación. La visibilidad era relativamente buena, de unas ocho millas, aunque el cielo estaba cubierto y había algunos chubascos.

Los aviones navales ascendieron a 300 pies para barrer la zona con sus radares *Agave*, volvieron a descender y corrigieron el rumbo hacia la derecha. Al poco tiempo iniciaron otro ligero ascenso y volvieron a barrer la zona con sus equipos; al descender, el capitán de corbeta Francisco rompió el silencio radio y transmitió (1):

— ¡Lo tengo, lo tengo enganchado!

Collavino también detectó el mismo eco, y exclamó:

— ¡Yo también lo tengo enganchado!

(1) <http://www.malvinense.com.ar/invincible.html>

El líder informó:

- ¡Veinte millas al frente, en la proa!
- ¡Lanzo misil!

A continuación Francisco disparó el misil Exocet que portaba en su ala derecha, el cual se perdió de vista dejando una estela de humo. Acto seguido los aviones navales viraron a la izquierda, volando a muy baja altura, dirigiéndose al punto de *rendez-vous* con los cisterna para regresar a la base.

Los pilotos de los cuatro *A-4C* pusieron máxima potencia de turbinas y descendieron a bajísima altura, unos 30 pies sobre el agua, alcanzando una velocidad de unos 480 nudos, siguiendo la estela que había dejado el misil.

La posición relativa de los *Skyhawk* (formación «Zonda») era la siguiente: el líder de la formación, primer teniente Vázquez, iba en cabeza con el número dos; primer teniente Castillo, a su izquierda y algo retrasado; a su derecha, y también algo retrasados, iban los números tres y cuatro, primer teniente Ureta y alférez Isaac.

La fase final del ataque, versión argentina

Al poco tiempo divisaron una mancha oscura, borrosa por el efecto de la bruma. Poco a poco la silueta del portaaviones se fue haciendo más clara y se pudo distinguir la cubierta de vuelo, la isla a estribor, las chimeneas y los dos radomos, uno en proa y otro en popa. De la base de la isla salía una columna de humo. A los pocos segundos, cuando estaban a unas siete millas del buque, el número tres, primer teniente Ureta, vio que el avión del líder hacía explosión alcanzado por un misil *Sea Dart* (misil que procedía del destructor HMS *Exeter*, según fuentes británicas). El resto de la formación siguió a rumbo acercándose hacia el blanco.

Cuando se hallaban a algo menos de dos millas del buque, el número cuatro, alférez Isaac, observó cómo el avión del número dos, primer teniente Castillo, hacía explosión y se desintegraba. El impacto podría haber sido causado por un proyectil de 4,5 pulgadas procedente de un escolta que no estaba a la vista (según fuentes británicas procedía de la fragata HMS *Avenger*, aunque las mismas fuentes indican que existe la posibilidad de que fuera un segundo *Sea Dart* que disparó el *Exeter*).

El primer teniente Ureta fue el primero en atacar al portaaviones, aproximándose por la aleta de babor, a ras del agua. Disparó sus cañones sobre el barco y lanzó las bombas, elevándose para evitar el buque y volviendo a descender para volar a poca altura sobre las olas y poner rumbo hacia el punto de *rendez-vous* con el *Hércules* cisterna.



HMS *Invincible* en la zona de exclusión total, 1982.
(Autor: Griffiths911. http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Invincible_1982.jpg).

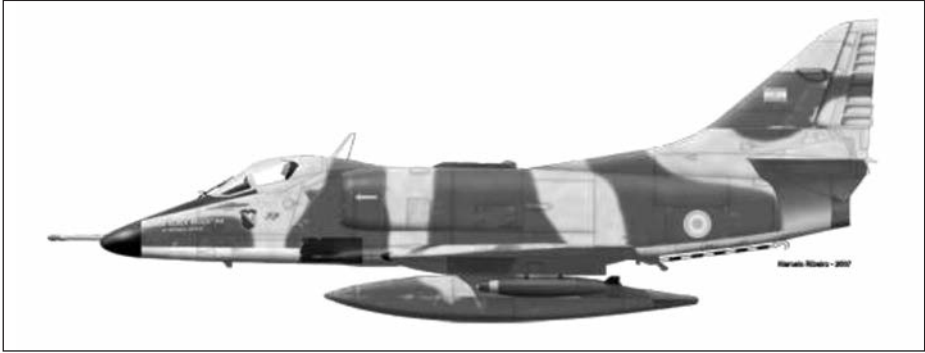
A continuación atacó el alférez Isaac disparando sus cañones y lanzando sus bombas hacia la isla del portaaviones, virando a la derecha para evitar el barco y descendiendo a su vez a ras del agua y poniendo rumbo hacia los «Chanchas». «A medida que se alejaba, pudo observar que el portaaviones había quedado totalmente oculto detrás de capas de humo negro» (2).

La fase final del ataque, una de las tres versiones británicas

La versión británica más famosa es quizás la que expone el almirante Woodward en su libro *One Hundred Days*. Dice que los escoltas británicos (HMS *Cardiff* y HMS *Exeter*) estaban situados más al oeste de los portaaviones, y la fragata HMS *Avenger*, navegando a unas doce millas al sur-sudeste de ambos. Los portaaviones, en realidad, estaban 23 millas más hacia el este de los escoltas, separados entre sí unas siete millas.

Los aviones argentinos volaban a muy baja altura sin ser detectados, hasta que ascendieron al objeto de aumentar el horizonte radar para barrer el mar con sus radares y detectar a los buques británicos. Al ascender para efectuar

(2) <http://www.malvinense.com.ar/invincible.html>.



Douglas A-4C Skyhawk de la IV Brigada Aérea (FAA).
(Autor: Mach2 br. <http://commons.wikimedia.org/>).

un par de barridos, el HMS *Exeter* detectó con sus contramedidas la emisión del radar Agave en demora 225 y transmitió:

—*Handbrake! Two-Two-Five* (3).

Los dos *Super Étendard* bajaron de nuevo a baja cota, pero ascendieron una vez más unos minutos más tarde y aparecieron en las pantallas de radar de los buques británicos. Los tres escoltas detectaron los ecos radar de los cuatro aviones que se aproximaban a la fuerza británica.

El HMS *Exeter* disparó un *Sea Dart*. El misil, tras un breve recorrido, destruyó el *Skyhawk* que iba en cabeza. Los otros tres pilotos siguieron adelante, pero el cañón de 4,5 pulgadas de la HMS *Avenger* derribó otro avión (aunque admite que pudo haber sido un segundo *Sea Dart* disparado por el *Exeter*). El almirante afirma que el Exocet pasó entre el *Exeter* y la *Avenger*, separado varias millas de ambos buques que, a su vez, estaban distanciados doce millas.

Asimismo, Woodward sostiene que los pilotos atacaron a la HMS *Avenger*, que estaba rodeada de humo procedente de su cañón, el cual continuaba disparando a los *Skyhawk*. Afirma también que sus bombas erraron el blanco mientras sobrevolaban la fragata atravesando el humo a más de 400 nudos.

(3) WOODWARD, Sandy, y ROBINSON, Patrick: *One hundred days* (p. 303, edición rústica). *Handbrake* era la palabra clave para designar la emisión del radar francés Agave que equipaba a los *Super Étendard*.

Las otras dos versiones británicas

Existen otras dos versiones británicas, producidas algunas de ellas muy poco después de los hechos, aunque no coinciden entre ellas.

La primera fue la nota del Ministerio de Guerra británico, que informó, el 1 de junio, que los argentinos habían atacado el día 30 el casco del *Atlantic Conveyor* (el buque se había hundido el 28 de mayo), y que en el ataque había sido derribado un avión argentino (4).

La segunda se produce cuando el Ministerio de Guerra británico desmiente, el 3 de junio, la versión anterior, y la corrige diciendo que el buque atacado era la fragata *Avenger*, y que este buque

había derribado dos aviones argentinos con misiles Sea Dart (la *Avenger* no estaba equipada con misiles Sea Dart, pues era una fragata Tipo 21) (4). Esta versión es algo parecida a la que expone el almirante Woodward en el libro *One Hundred Days*, aunque en este caso los aviones son derribados por un misil del *Exeter* y el cañón de la *Avenger*.



HMS *Illustrious* del tipo *Invincible*.
(Foto: A. Barro).

Algunas consideraciones

Las versiones argentina y británica no se ponen de acuerdo; no obstante hay indicios de verosimilitud en ambas. Veamos algunos de estos indicios:

— A favor de los argentinos:

- Hay dos testigos presenciales, los dos pilotos que, si bien podían estar nerviosos y excitados por el peligro del ataque, coinciden en

(4) <http://www.malvinense.com.ar/invincible.html>.

afirmar, tras ser interrogados por separado, que el buque era el portaaviones y no una fragata.

- Al día siguiente de la misión el radar de Puerto Argentino comprobó que la actividad aérea británica en la zona que operaban los portaaviones había disminuido considerablemente.
- Los aviones argentinos iban a un rumbo 350, que luego corrigieron a la derecha poco antes de disparar el Exocet, mientras que la demora en que los detectó el *Exeter* con su equipo de contramedidas, según Woodward, era el 225, por lo que los aviones posiblemente no se dirigían a los escoltas HMS *Cardiff* y HMS *Exeter*, que estaban próximos (a no ser que la corrección de rumbo a la derecha del 350 hubiera sido de 55°), y mucho menos a la fragata HMS *Avenger*, que estaba a doce millas al sur-sudeste de ambos; luego el buque atacado en caso de que fuera un escolta, como dice el almirante británico, al menos no podía ser la *Avenger* de acuerdo con estos datos.
- Días después del alto el fuego, la Royal Navy cambió dos turbinas al HMS *Invincible* en alta mar, pero no explicó las razones del cambio.
- Parece ser (fuentes diplomáticas) que poco después de finalizar el conflicto, el HMS *Invincible* fue reparado en un astillero de la US Navy en Estados Unidos. Este buque fue el último en regresar al Reino Unido, concretamente el 17 de septiembre de 1982 (los demás llegaron entre junio y agosto). Su aspecto, bien pintado, contrastaba con el óxido que mostraba el HMS *Hermes* y otros buques al regresar de las Malvinas.
- El Reino Unido y Australia habían mantenido conversaciones, antes de iniciar el conflicto, para vender el portaaviones a la Armada australiana. Tras la finalización del citado conflicto el buque no fue vendido a Australia, aunque esto también pudo deberse a la necesidad de los británicos de mantener activos todos sus portaaviones como disuasión ante los argentinos.
- El hecho de admitir que un portaaviones británico hubiese sido alcanzado por un misil y bombas enemigos habría constituido una inyección de moral para los argentinos en una fase crítica de la guerra y, por la misma razón, un grave contratempo que afectaría a la moral de los británicos.
- Existen tres versiones británicas que no coinciden entre sí.

— A favor de los británicos:

- El eco radar de dos escoltas que navegaban próximos podría haber confundido a los pilotos de los *Super Étendard* haciéndoles creer

que dicho eco era el del portaaviones, pero los únicos escoltas que estaban próximos eran el HMS *Cardiff* y el HMS *Exeter*, ya que la HMS *Avenger* estaba a más de doce millas de ambos, según Woodward, y entonces el escolta atacado habría sido el *Exeter* o el *Cardiff*, y no la *Avenger*.

- El humo producido por el cañón de la HMS *Avenger*, o por el disparo de los misiles del HMS *Exeter*, pudo haber hecho pensar a los pilotos supervivientes argentinos que procedía de un portaaviones alcanzado por el misil Exocet. Los pilotos, entonces, habrían confundido al escolta con un portaaviones.
- El día 1 de junio uno de los aviones del *Invincible* (según fuentes británicas) derribó un avión *Hércules* de la FAA, si bien esto no es concluyente, pues el avión pudo haber despegado del HMS *Hermes* en caso de que el otro portaaviones estuviera averiado; aún así, dependiendo de la gravedad de las averías, el *Invincible* podría haber tenido una cierta capacidad para operar con aviones.
- No se tiene constancia de que el día 30 de mayo hubiera sido destruido ningún avión o helicóptero de los embarcados en el *Invincible*.



HMS *Invincible* en 1990. (Autor: PH1 TurnerII. [http://en.wikipedia.org/wiki/File:HMS_Invincible_\(R05\)_Dragon_Hammer_90.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:HMS_Invincible_(R05)_Dragon_Hammer_90.jpg)).

Conclusiones

El ataque fue bien planeado y ejecutado, consiguiendo los argentinos el factor sorpresa, ya que los aviones atacaron a la fuerza de superficie enemiga por un sector en el que los británicos no habían situado puestos de CAP.

Los argentinos consiguieron llegar hasta la fuerza de superficie británica, dando un gran rodeo a las islas, gracias a los sistemas de navegación inercial de los aviones navales.

Los pilotos navales argentinos lanzaron el misil sobre los primeros ecos radar que encontraron, apuntando al mayor de ellos, sin tener la certeza absoluta de si era el portaaviones o no.

En caso de que el ataque hubiese alcanzado al HMS *Invincible* no consiguió destruir ningún avión o helicóptero de los embarcados en el buque.

Si el buque fue averiado por el misil o las bombas, las averías redujeron, pero no anulaban completamente, la operatividad del portaaviones; por otra parte, la actividad aérea de los *Harrier* disminuyó ostensiblemente a partir del día 30 de mayo.

Quedó constancia del valor excepcional de los pilotos de «Zonda 3», primer teniente Ernesto Rubén Ureta, y «Zonda 4», alférez Gerardo Guillermo Isaac, que tras haber visto desintegrarse en el aire los aviones de sus dos compañeros siguieron adelante hasta finalizar el ataque, soltando sus bombas sobre uno de los buques británicos.

BIBLIOGRAFÍA

<http://www.malvinense.com.ar/invincible.html>

ROMERO BRIASCO, Jesús, y MAFÉ HUERTAS, Salvador: *Malvinas, testigo de batallas*, 1984.

WOODWARD, Sandy, y ROBINSON, Patrick: *One hundred days*, 1992.

http://es.wikipedia.org/wiki/Dassault-Breguet_Super_Etendard.

[http://es.wikipedia.org/wiki/HMS_Invincible_\(R05\)](http://es.wikipedia.org/wiki/HMS_Invincible_(R05))

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Invincible_1982.jpg

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:A-4CMalvinas_Final.jpg

[http://en.wikipedia.org/wiki/File:HMS_Invincible\(R05\)Dragon_Hammer90.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:HMS_Invincible(R05)Dragon_Hammer90.jpg)