

GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR, EXPERIENCIAS POCO CONOCIDAS (UNIDAD DE TAREAS 80.2.2)

ENRIQUE A. FORTINI



5 de mayo de 1982. Ataque antisubmarino realizado por aeronaves navales embarcadas en el portaaviones 25 de Mayo

Eran las ocho de la mañana del 5 de mayo de 1982, el lugar, la sala de “pilotos listos” de nuestro portaaviones en navegación por el Atlántico Sur; ultimábamos los detalles para volar otra de las tantas misiones antisubmarinas que se realizaban permanentemente desde a bordo para la defensa de nuestra Flota de Mar. Observé las miradas entusiastas, animosas, de nuestros circunstanciales asesores, aquellos que debían decirnos algo y las de aquellos otros que con respeto y en silencio también aportaban con su presencia; éste era un gesto que me ligaba a mis afectos. Así quedamos habilitados para subir a la “cubierta de vuelo” especulando sobre las probabilidades que teníamos de convertir esta misión en una cacería exitosa, cazar al cazador por excelencia de los mares, el submarino, aquello del cazador cazado. Qué emoción sentimos los marinos antisubmarinos ante la posibilidad de frustrarles dramáticamente la elaborada maniobra a los submarinistas, cuya característica es que ejercen la iniciativa en silencio, con sorpresa. Qué premio a la constancia, a la persistencia, a los esfuerzos de tantos otros marinos que trabajaron persuadidos de la necesidad de desarrollar esta capacidad, la **capacidad aeronaval anti-submarina embarcada, diurna y nocturna**. Ésta (conocida por nuestros primeros aviadores navales, argentinos que hace tiempo en el frente europeo acompañaron a las fuerzas aeronavales de los EE.UU. durante la Primera Guerra Mundial) constituye un verdadero lance entre el avión y el submarino, donde el aviador naval, ante todo conocedor del mar

El Capitán de Fragata Enrique A. Fortini Uzal-Deheza participó en la Guerra del Atlántico Sur con el grado de Teniente de Navío. Es Aviador Naval especializado en Exploración y Guerra Antisubmarina, pertenece a la Promoción 98 de la Escuela Naval Militar. Fue convocado para completar las tripulaciones de vuelo de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina realizando 15 misiones de combate durante la guerra. Es Oficial de Comando y Estado Mayor (Grado y Postgrado), realizó el curso de Estado Mayor Conjunto y ejerció el Comando de Escuadrilla Aeronaval en 1988. Es licenciado en Sistemas Navales y Aéreos por el Instituto Universitario Naval y Magíster en Relaciones Internacionales por la Facultad de Estudios para Graduados de la Universidad de Belgrano. Desde su retiro voluntario de la Armada Argentina como Capitán de Fragata en 1992 hasta el presente se dedicó al management de empresas privadas de telecomunicaciones (siendo formado en la conducción de empresas por la Corporación Globo, en la ciudad de San Pablo) desempeñándose en Brasil, Uruguay, Perú, Paraguay y España, países en donde residió.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 19.7.2006

Imagen: Pintura conmemorativa del artista aeronáutico Carlos A. García. Ataque antisubmarino, óleo sobre tela, 900X600, año 2003.

y de la actividad en un submarino, intenta pensar o suponer cómo el táctico submarinista está planificando su ataque; es evidente que nosotros nos desarrollamos profesionalmente conscientes de la gran responsabilidad que asumimos en cada vuelo tendiente a evitar el ataque submarino; certero y letal para las unidades navales, es evidente también que el convivir a bordo hora tras hora, día tras día, nos convierte a todos los integrantes de la escuadrilla en un apéndice adecuadamente motivado y fiel representante de las necesidades por todos compartidas.

Mientras tanto y como era mi costumbre, repasaba mentalmente las sensaciones vividas en mi anterior catapultaje, en la última misión que habíamos realizado la tarde del 2 de mayo, cuando acompañado por el Teniente de Navío Rafael "Yeti" Sgueglia y los Suboficiales Lencina y Paulinkas volamos el Tracker 2-AS-26. Esa misión nos brindó la satisfacción del deber cumplido en otra disciplina, la **exploración antisuperficie**, al poder confirmarle a nuestro Comandante, el Sr. Contraalmirante Walter Allara, embarcado con su Estado Mayor en el buque insignia, la posición del grupo del portaaviones inglés al que le presentamos batalla aquel inolvidable 1° de mayo. Ésta fue la última detección de la flota inglesa portaaviones vs. portaaviones, y la obtuvimos por sucesivas MAE (Medidas de Apoyo Electrónicas). Consistía el procedimiento elegido en medir con un analizador de espectro de laboratorio las intensidades de las señales radioeléctricas que emitían los radares control aire de los ingleses. Estos radares pertenecían a los destructores de la clase 42, HMS *Sheffield*, HMS *Coventry*, *Glasgow*, *Exeter*... etc., buques escoltas para la defensa aérea de los grupos de portaaviones. Volábamos hasta igualar la intensidad de las señales de los radares ingleses a la intensidad de los radares propios, pertenecientes a nuestros destructores ARA *Hércules* y/o ARA *Santísima Trinidad* de la misma clase, y así conociendo la distancia a los nuestros lográbamos deducir la distancia a ellos siempre a igual intensidad de señal. Por supuesto que estábamos siendo controlados positivamente por nuestra fuerza y lógicamente, supongo, también identificados por la fuerza enemiga. Recordaba que en ese vuelo alcanzamos a visualizar por última vez a nuestro buque de búsqueda y salvamento el aviso ARA *Alfárez Sobral*, que mantenía una navegación estable con rumbo Este. Evoco lo fácil que nos fue reconocerlo por su color gris naval y su pequeña silueta de remolcador oceánico, muy familiar en nuestra Armada por las múltiples tareas y servicios indispensables que siempre han realizado en pos de asegurar nuestra soberanía; ellos han dejado su recuerdo imborrable en la extensa y poco conocida historia naval argentina. Personalmente no sabía de qué buque se trataba y tampoco que su Segundo Comandante era mi ex compañero y amigo el Teniente de Navío Sergio Bazán.

Por otra parte estoy convencido que el Grupo de Tareas inglés **no aceptó el combate** que le presentamos aquel 1° de mayo pues no iban a comprometerse en una batalla aeronaval y naval que resultara tal vez **definitoria**. No correrían el riesgo de enfrentar a las fuerzas más importantes del enemigo, consecuentemente continuaron con el cumplimiento del objetivo planificado que no era precisamente el de confrontarse contra una fuerza de portaaviones por primera vez en la historia desde la guerra del Pacífico, optando por maniobrar (la maniobra es una verdadera arma en el mar) aumentando la distancia y protegiéndose por sus submarinos nucleares, interponiéndolos entre ellos y nosotros gracias a su velocidad y a la información satelital diurna y nocturna que asumíamos que ya les proporcionaban los EE.UU.; todos sabíamos que nuestra oportunidad era efectivizar un ataque aeronaval mientras nos encontráramos en distancia para ello. Pero también en esta oportunidad, al detectarnos próximos, era lógico asumir una posible incursión de nuestras fuerzas de igual manera que lo habían hecho el 1° de mayo, y nosotros estábamos desapareciendo de sus pantallas radar justo en el área donde navegaba el ARA *Alfárez Sobral*, cuya misión era ir al rescate de naufragos, en este caso dos pilotos de la Fuerza Aérea eyectados y perdidos el día anterior, sin saber que esa noche serían detectados por un helicóptero Sea King británico en función de explorador antisuperficie y posteriormente atacados por dos helicópteros Sea Linx misilísticos. Y así, cumpliendo con el alistamiento de nuestro Tracker y casi sin darnos cuenta, le informábamos al "jefe de cubierta de vuelo" que estábamos listos para ser catapultados iniciando la misión que sustancia estas líneas.

Tripulaciones intervinientes

A las 07:05 hs fue catapultado el avión antisubmarino de exploración y de búsqueda y rescate, Tracker S2E, 2-AS-23. Estos aviones, fabricados por la empresa Grumman de los EE.UU. en la década del cincuenta constituyeron nuestro pilar antisubmarino embarcado y también el embrión de los principales estudios, desarrollos y experiencias que la Aviación Naval requiere sobre todos los aspectos técnico-científicos propios de las características del mar que hacen a la guerra antisubmarina. Primero fueron los Trackers modelo S2A incorporados al portaaviones ARA *Independencia* en 1962 y luego al ARA *25 de Mayo* en 1970, y que fueron reemplazados por los más modernos S2E en 1978. Actualmente la Escuadrilla cuenta con estos mismos aviones S2E modificados en nuestros talleres a la versión S2T (Turbotracker); son tripulados por piloto, copiloto/oficial control de operaciones y por dos operadores de sensores correspondientes a los puestos N° 3 y N° 4.

La tripulación del 2-AS-23 estaba integrada por mi compañero y amigo el Teniente de Navío Carlos “Charlie” Cal, comandante ASM (antisubmarino), tricenturión (haber efectuado más de trescientos enganches a bordo) y señalero (aviador naval que guía los aviones para los enganches a bordo), su copiloto era el Guardiamarina Gustavo “Gachi” Ferrari, el piloto más joven de la escuadrilla, el Suboficial Rodolfo Lencina y el Cabo Segundo Enzo Panaritti. Estaba configurado en versión explorador y tenía la misión de buscar al aviso ARA *Alfárez Sobral*. Pero a las 07:43 hs, visualiza y detecta un contacto chico en latitud 44°20'(S) y longitud 64°40' (W) y al dirigirse a investigarlo, “Charlie” alcanza a visualizar la estela del periscopio de un submarino yendo a inmersión con rumbo norte, a quien ataca lanzando un torpedo antisubmarino y se mantiene vigilante a la espera de la directiva de nuestro control, el portaaviones, quien le ordena continuar con la búsqueda del *Sobral*. Éste fue ubicado más tarde sobrevolado por un helicóptero de la Fuerza Aérea y navegando precariamente en procura del Puerto de Río Deseado con severas bajas y muy averiado.

A las 08:05 en respuesta a la detección del submarino realizada por “Charlie”, ordenan despegar al helicóptero antisubmarino de guardia, un SH-3 Sea King provisto con sonar ASQ-13A diseñado para operaciones activas, el 2-H-231, tripulado por los tocayos Iglesias, Osvaldo y Guillermo, “Tarzán” y “Oaki”, ambos Tenientes de Navío y comandantes antisubmarinos experimentados. Como operadores de sus sensores van el Teniente de Fragata García y los Suboficiales Ponce y Ramos. El helicóptero estaba configurado en versión ASM (antisubmarina) y su misión fue destacarse para realizar todas las operaciones aéreas navales necesarias tendientes a la reobtención del contacto submarino del Tracker 2-AS-23. A las 08:47 hs despega otro helicóptero Sea King, con similar configuración, para completar la sección (unidad operativa básica) esta vez el 2-H-232, tripulado por el Capitán Norberto “Rufo” Barro, Comandante de la Escuadrilla, con el Teniente Antonio Urbano y lo hacen con la orden de apoyar las acciones del 2-H-231. Y a las 08:48 hs lo hacemos nosotros con el avión Tracker 2-AS-24, esta vez con el Teniente de Navío Carlos “Chingolo” Ferrer, también comandante antisubmarino como yo y un querido amigo, los Suboficiales Raimondo y Cufre como operadores 3 y 4, y fuimos enviados para continuar la explotación del contacto obtenido por el avión de “Charlie”, por supuesto, configurados en versión ASM (antisubmarina).



Explosión de un torpedo en una unidad de superficie vista desde el periscopio de un submarino.

Principales sucesos de la operación antisubmarina

El helicóptero 2-H-231, de “Tarzán”, inicia su táctica antisubmarina acústica pasiva, desarrollada al efecto por la unidad a fin de avenirse a los requerimientos operativos impuestos para el Grupo de Tareas, arriando su sonar y efectuando los sucesivos saltos imprescindibles para cubrir el área elegida; estos tripulantes, dando una sobrada demostración de capacidad profesional operando en sección reactualizan con tácticas, procedimientos y planes aéreos en pasivo la posición del blanco llamado el “punto dato” a 09:10 hs, permitiendo así la prosecución de

las acciones con todos los medios en la zona, dos helicópteros y un avión en latitud 44°27'(S) y longitud 64°19'(W). El helicóptero 2-H-232 de "Rufo" se debe mantener en apoyo de las operaciones al presentársele inconvenientes con su sonar, pero manteniendo listos sus torpedos, cuestión que retiene en su posición al 2-H-231 y revaloriza la función del 2-AS-24; nosotros nos incorporamos sembrando 3 sonoboyas en una trayectoria Alfa, obtenemos rumor hidrofónico de una hélice en las tres sonoboyas lanzadas (estas sonoboyas tienen una línea sonar compuesta de 8 hidrófonos que transmiten a la aeronave todos los sonidos que captan del océano a diferentes profundidades a través de emisiones de baja potencia) y luego logramos, guiados por el helicóptero de "Tarzán" y "Oaki", 9 contactos MAD (sigla en inglés correspondiente a Detector de Anomalías Magnéticas), que calificamos como de "no submarino" y que nos dibujan una derrota coherente con rumbo sur/sureste. Este instrumento, el MAD, se compensa en función a las líneas de fuerzas magnéticas terrestres y está diseñado para detectar cualquier alteración que a estas líneas produce algún otro elemento metálico, que no necesariamente pertenece a un submarino, ya que pueden ser los restos de un naufragio, una boya perdida, etc. Estas señales magnéticas tienden a ser reducidas artificialmente por el hombre mediante las compensaciones Degaussing (tendientes a anular los efectos de los componentes magnéticos) a que son sometidas todas las naves en general y particularmente las de guerra; esto resulta una característica fundamental en los submarinos que se denomina su "firma magnética" que, como la huella digital, es original e identificatoria, ¿cómo sería en 1982 la "firma magnética" de un submarino clase Oberon considerando que uno de ellos, el HMS *Onyx* es el primero en la historia de las construcciones submarinas cuya cubierta y partes son de fibra de vidrio y aleaciones de plástico? Cada señal MAD va acompañada por el lanzamiento de una marca de humo que dibuja sucesivos puntos, una línea sobre el mar, que es la que está navegando ese elemento submarino en inmersión (como se visualiza en la obra del pintor aeronáutico Carlos A. García).

Es entonces que llegamos de esta manera a cumplir con los criterios de ataque que establece la doctrina; estos criterios son necesarios y obligatorios para habilitar el lanzamiento de las armas. "Chingolo" abre nuestro bombay y programa un torpedo buscador, MK 44 SW, MOD 1 que lanzamos a las 10:06 en latitud 44°33' (S) y longitud 64°16' (W). Estos torpedos, fabricados por los EE.UU., poseen una "cabeza inteligente" (llamadas así porque tenían la posibilidad, en forma autónoma, de ubicar y perseguir un blanco) que emite con su propio sonar y se auto-guían en búsqueda del blanco. Nosotros desde la aeronave verificamos que el torpedo efectúe una correcta entrada al agua, visualizamos su paracaídas de frenado que queda flotando sobre la superficie del mar, escuchamos sus revoluciones de la hélice y su pin o emisión sonar, esto nos dice que ya el torpedo ha iniciado su trayectoria de búsqueda (una espiral descendente) y más tarde escuchamos la duplicación de este pin sonar junto al aumento en sus revoluciones de hélice. Todo esto significa que su sistema de guiado ya ha ubicado al blanco sumergido y que se dirige al mismo. Así esperamos segundo tras segundo la explosión del torpedo contra el submarino..., pero nada, no sucede lo que ansiosamente esperábamos y deseábamos; nos sentimos frustrados, no hay ninguna explosión, el torpedo falló, no obstante sí se manifestó un cambio notable de las condiciones del ruido imperantes en el mar hasta el momento. Por un lado, el fin del rumor hidrofónico, de las revoluciones de hélice y las cavitaciones en el sonar del helicóptero y en las tres sonoboyas lanzadas y monitoreadas por nosotros, y por el otro, el fin simultáneo de todas las señales del funcionamiento del torpedo en su corrida hacia un blanco (pin sonar duplicado y revoluciones de hélice); acá, simplemente, los que navegaban por debajo de la superficie tanto el submarino como el torpedo, dejaron de hacerlo, entonces... ¿qué pudo haber sucedido? La conclusión lógica e hipotética es que el submarino al reconocerse detectado y atacado haya efectuado una maniobra evasiva de emergencia, cambiando su trayectoria, por lo general punta abajo para intentar evitar el torpedo, pudiendo haber colisionado contra el fondo dada la poca profundidad en la zona y deteniendo su hélice, o también pudo haber sucedido que el torpedo impactara contra el casco del submarino pero sin detonar su carga explosiva. Sin novedad por nuestra parte damos por finalizadas las operaciones antisubmarinas y ordenamos el regreso a bordo por autonomía (escaso combustible remanente en las aeronaves). Conscientes que nuestra flota ya evitó la zona del peligro y que ahora debemos protegerla de una nueva área hacia donde se dirigirá. Así le actualizamos rumbo y distancia a los helicópteros que inician su regreso al buque. Son más de las 11:00 hs cuando nos recibe la voz

del Teniente de Fragata Frogone, nuestro controlador a bordo, y pasamos a concentrarnos en la maniobra del enganche, tema que en toda ocasión fascina y exige al aviador naval.

Cronología de los sucesos antisubmarinos

- 07:43** Visualización y eco en el radar de un chico desapareciendo (2-AS-23).
- 07:45** Visualización de una estela de submarino, determinación del punto dato y lanzamiento de un torpedo buscador anti-submarino, no verificado, (2-AS-23).
- 09:10** Reactualización del punto dato (2-H-231 y 2-H-232).
- 09:15 a 10:00** Rumor hidrofónico, revoluciones de hélices y cavitaciones, 9 contactos MAD “no sub” (2-AS-24, 2-H-231 y 2-H-232).
- 10:00 a 10:05** Traqueo coherente y VEC TAC (2-H- 231 y 2-AS-24).
- 10:06** Lanzamiento de un torpedo buscador, verificado (duplica su emisión sonar y aumenta su velocidad sin explotar), 2-AS- 24.
- Cese de todos los sonidos subaquos posteriores al ataque (2-AS-24 y 2-H-231).



Síntesis de las conclusiones alcanzadas

- En el lapso de 2hs 23m, tres elementos aéreos antisubmarinos embarcados, el 2-AS-23 Tte. Cal, el 2-H-231 Tte. Iglesias y el 2-AS-24 Tte. Fortini, logran alcanzar en dos oportunidades criterios para el lanzamiento de armas antisubmarinas. Estos criterios se definen por POSSUB Confianza 2 y POSSUB Confianza 3.
- El funcionamiento de los torpedos con cabezas de combate no fueron probados en el país por no poseer polígono submarino. Sí fueron probados reiteradamente con cabezas de ejercicio (es decir probados sus sistemas de guiado pero sin explosivos contra blancos reales) siendo su funcionamiento normal y siempre controlado por el Taller de Armas Anti-submarinas de la Base Naval de Puerto Belgrano.
- Los pilotos y operadores de sensores participantes eran idóneos y experimentados ya que, aproximadamente durante los últimos 10 años, se mantuvieron políticas institucionales de continuidad en el adiestramiento que convergieron en la formación de tripulantes muy experimentados y en un desarrollo importante de flexibilidad y confianza mutua en las operaciones entre diferentes medios, coincidiendo todos en la creencia de la existencia de un elemento submarino.
- Las condiciones oceanográficas generales del área de operaciones eran favorables. El fondo del lecho marino era liso y de arena fina.
- En el posvuelo realizado a bordo del portaaviones el mismo 5 de mayo durante el crepúsculo vespertino con todas las tripulaciones participantes (4 de Sea King y 2 de Tracker) con los respectivos informes, estuvieron presentes todos los niveles jerárquicos del buque y los correspondientes del Grupo Aeronaval Embarcado (GAE), y también oficiales submarinistas convocados al efecto, el Capitán de Fragata Ricardo Aumann –2º Comandante del Portaaviones– y el Capitán de Corbeta Daniel Geraci –oficial submarinista adjunto al Estado Mayor del Comandante de la Flota de Mar–, ratificando que se clasificaban los contactos obtenidos como POSSUB (posible submarino), Confianza 2 y 3.

Significado

- POSSUB (posible submarino): significa que por la evidencia existente se cree efectivamente en la existencia de un elemento submarino, pero no se puede descartar que no lo sea.
- Los grados de confianza van del 1 a 4 (siendo el 4 el más alto).

Diversos y variados comentarios del autor

- Por lo menos seis submarinos británicos participaron en la Guerra de Malvinas; alguno pudo estar presente en la derrota del ARA 25 de Mayo el día 5 de mayo de 1982. Según información publicada, participaron 5 submarinos nucleares y 1/2 convencionales o diesel, total posible 6/7 elementos submarinos solamente ingleses. Esto lo aclaro porque al submarino cuando opera “no se le reconoce bandera” y son muchos los indicios que plantearon la concentración en el Atlántico Sur de submarinos pertenecientes a terceros países no involucrados oficialmente en el conflicto pero interesados en su desarrollo. También hoy se sabe que el Gabinete de Guerra de la Primer Ministro Margaret Thatcher modificó sus reglas de empeñamiento el 23 de abril para permitir un ataque submarino al portaaviones ARA 25 de Mayo aún en aguas restringidas, y que el General inglés Julián Thompson alentaba el ataque a bases aéreas argentinas continentales a pesar de las recomendaciones y/o condicionamientos en contrario de los EE.UU.
- Comentarios efectuados años después por el Vicealmirante de la Armada Argentina Benito I. Rótolo nos informan que encontrándose en los EE.UU. e Inglaterra por razones profesionales, sostiene conversaciones con oficiales almirantes ingleses de las que rescata varios comentarios sobre la Guerra de Malvinas, uno de ellos, por ejemplo: “Durante la guerra por las Islas Malvinas, la Real Armada Británica destinó importantes medios y realizó un persistente esfuerzo para lograr específicamente la neutralización del portaaviones ARA 25 de Mayo. El conjunto de estas operaciones incluyeron hasta el estacionamiento de unidades submarinas en zonas de la propia ría del puerto de Bahía Blanca”.
- A quienes conocen el estilo y la doctrina de la Armada Británica no se les escapa el uso que dan a sus medios tanto humanos como materiales; porque no confrontan los medios contra los medios en el proceso del planeamiento, como es clásico en los procedimientos de las marinas rectoras, sino que planifican con la singularidad de que comparan sus intenciones contra los medios en oposición, facilitando que se aplique la iniciativa en niveles inferiores como factor interesante, aunque discutido. Por ejemplo, recordando que nuestra exploración entre el continente y las islas era muy efectiva, experimentamos el intento de aquellos comandos SAS (Special Air Squadron) que a bordo de un helicóptero Sea King (Nº 846, del Lt. Bennett) pretendieron neutralizar las devastadoras operaciones de los aviones Súper Etendard de la Armada, que utilizaban la Base Aeronaval Almirante Quijada en Río Grande. Este hecho quedó evidenciado en el episodio del helicóptero incendiado en cercanías de la ciudad de Punta Arenas al tener que abortar su misión de regresar a los comandos SAS, vaya a saber adónde, por no haber podido éstos superar las medidas de seguridad implementadas en nuestra base, escapando por la frontera donde los comandos se esfumaron, creemos que a Londres vía Lan Chile; es evidente que constituye un caso de subestimación, un claro error de planificación.
- Los pilotos de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina nos caracterizamos por nuestro espíritu de cuerpo, por conversar y teorizar en nuestras habituales y entrañables tertulias (consecuencia de nuestras operaciones nocturnas) sobre todos los aspectos profesionales. En estas circunstancias, mucho hablábamos sobre las posibilidades en los modos en que podía accionar el enemigo, o cómo acrecentar nuestras respuestas individuales ante nuevas situaciones o exigencias. En estas charlas nos enriquecíamos muchísimo con las conclusiones a las que arribábamos en el grupo y que concebíamos en aquellas noches. Un ejemplo, el posible estacionamiento de submarinos británicos al oeste de las islas, una forma para obtener una alerta temprana a los raids de nuestra aviación, buscando así el tiempo necesario para posicionar favorablemente a las patrullas aéreas de combate. Es así como algunas ideas que conversábamos entonces fueron quedando parcialmente demostradas en la medida que conocemos más sobre las operaciones realizadas por los ingleses a pesar de los 90 años del secreto impuesto a esos hechos (medida que es históricamente excepcional en su extensa tradición bélica). Un día del mes de junio, creo que fue el 4, durante un vuelo por la tarde operando desde nuestro aeródromo de campaña de Río

Gallegos con un Embraer 111 “Patrolha” el 2-P-201, aeronave diseñada para el control del tránsito marítimo alquilada a Brasil, volando en misión de exploración a las Islas Malvinas, nuestro experimentado operador radar el Guardiamarina en Comisión Héctor M. Carrizo me alerta de un blanco chico al frente de nuestra posición, casi a 50 millas náuticas al Este de la ciudad de Río Gallegos, y observo para mi sorpresa y por instantes la típica silueta del periscopio que tantas veces vi en nuestro adiestramiento antisubmarino.



Embraer 111, Bandeirante operando en nuestra pista de ripio de Río Gallegos.

Lamentablemente esta aeronave no poseía armas, pero sí estoy seguro que el submarino nos avistó y que tuvo que actuar en consecuencia para evadir su detección; por nuestra parte nos elevamos e informamos de la novedad a Río Gallegos continuando con nuestra misión de circunnavegar las Islas Malvinas hostigando a las unidades de la flota enemiga con nuestras emisiones electromagnéticas y a veces con nuestra detección.

- Volviendo al ataque antisubmarino del 5 de mayo, tema central de estos comentarios, existió una versión oficial de la propaganda británica en 1982 que propalaba que un submarino convencional inglés había colisionado seriamente contra una piedra del archipiélago de las Islas Malvinas o de la Isla Grande de la Tierra del Fuego (hay varias versiones posteriores), mientras intentaban desembarcar una patrulla SBS (Special Boat Section, sección de embarcaciones especiales), operación que no nos consta, pero sí sabemos que durante más de dos años este submarino permaneció fuera de servicio y en reparaciones. Su nombre era HMS *Onyx* (el S-21), un submarino de ataque de la clase Oberon preparado para operaciones de inteligencia. Una fotografía posterior al conflicto, expuesta en una exposición restringida en el Reino Unido, lo muestra en un dique seco con un torpedo propio atravesado en su proa y su calota (recubrimiento del casco resistente en forma de proa) totalmente destruida. La Armada de la República Federativa del Brasil experimentó un accidente similar al supuesto (embestir el fondo) con un submarino de la misma clase y procedencia. La comparación de ambas fotografías resultan llamativamente similares. Es extraño también que los británicos de motu proprio, sin ninguna necesidad, por propia iniciativa, publiciten una grave impericia en una de sus embarcaciones como es su colisión, alegando como dato menor y sin importancia que fue contra una roca por haber utilizado cartografía relevada por el Capitán James Cook, casi 200 años atrás, que le significó dos años de inactividad e importantes erogaciones, sin tener una segunda intención, o será que a la flota antisubmarina por excelencia de la OTAN le hayamos detectado y neutralizado un submarino, cuando ellos no lograron neutralizar el único portaaviones que se les oponía y que, como contraparte, tampoco nos detectarían a nuestros dos únicos submarinos: el ARA *San Luis*, cerca de las Islas Malvinas y el ARA *Santa Fe* (Clase Guppy y veterano de la Segunda Guerra Mundial) vulnerando el bloqueo a las islas Georgias y cumpliendo así su misión de reforzarlas; teniendo entonces como última solución que “enzonificar” el océano (negarle al submarino el uso de su sonar, en base a la producción constante de ruidos, en este caso mediante el lanzamiento indiscriminado de cargas de profundidad) para poder acercarse con sus unidades de superficie a distancia de tiro de las Malvinas y durante las noches, cuando no volaba nuestra aviación de ataque. Enzonificación que por otra parte no los podía proteger de los misiles de los buques Exocet MM38 (Misiles Mar Mar mod. 38) trasladados y adaptados por la Armada para ser lanzados exitosamente desde carretones



Cambio de destino del submarino HMS *Onyx*, en la foto, rumbo al museo de las “Naves Históricas”, el Historic Ships at Wallasey, Wirral, UK, procedente del puerto de Liverpool, East Dock, Birkenhead.

que fueron remolcados durante las horas vespertinas a puntos costeros estratégicamente elegidos (caso del impacto del MM38 en el HMS *Glamorgan*).

Creo entonces estar fundamentado, en parte por los comentarios descriptos, para opinar cómo mantiene plena vigencia aquella sentencia criolla de **¡En la cancha se ven los pingos!**, y realmente no me quedó duda de esta sentencia algunos años más tarde cuando, en enero de 1991, fui testigo presencial en Arabia Saudita y los Emiratos Árabes Unidos, de cómo todos los operadores, argentinos, ingleses y estadounidenses, aportábamos nuestros esfuerzos y capacidades profesionales, pero esta vez como aliados en la guerra del Golfo Pérsico. Allí fuimos elegidos por los norteamericanos para que junto a los ingleses, escoltáramos y defendiéramos a sus unidades vitales cuando navegaban hacia las costas de Irak, en las operaciones tendientes a la liberación del Estado de Kuwait por mandato de las Naciones Unidas.



Plana mayor y dotación de la UT 80.2.2. Al fondo los dos Bandeirantes alquilados al Brasil.

Recién llegados a la Base Aeronaval Comandante Espora procedentes de Río Gallegos, bien a fines de junio de 1982, fuimos recibidos por el Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Juan José Lombardo, a quien acompañaban el Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante Carlos García Boll, el Comandante de la Fuerza Aeronaval N° 2 y del Grupo Aeronaval Embarcado, Capitán de Navío Raúl Rivero, y el Comandante de la Escuadra Aeronaval N° 2, Capitán de Fragata Luis C. Vásquez. La Escuadrilla está presidida por nuestro querido Comandante durante la guerra, el Capitán de Corbeta Héctor Alfredo Skare.

La Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina fue la primera unidad aérea de combate de las Fuerzas Armadas Argentinas en operar orgánicamente en el aeropuerto de Puerto Argentino, llamado Estación Aeronaval Malvinas. Lo realizó con una dotación de 23 hombres a cargo de su Segundo Comandante, el Capitán de Corbeta Julio Covarrubias, desde la operación Rosario hasta el 14 de abril. Las acciones se complementaban entre los dos Trackers embarcados en el portaaviones y otros dos Trackers con asiento en Puerto Argentino. Durante toda la guerra sumó 206 misiones de combate y como Unidad de Tareas realizó 151 misiones de combate entre el 30 de abril (fecha en que comenzó la detección de la Fuerza de portaaviones inglesa) y el 13 de junio de 1982; 112 misiones de combate con Tracker S2E y 39 misiones de combate con Bandeirante 111. En 17 oportunidades (según información extraoficial inglesa) la Flota Inglesa intentó interceptar a los Trackers, lanzando aviones Sea Harrier misilísticos; en otras tantas oportunidades los sistemas de defensa superficie-aire de sus buques fueron alertados para batir a los Trackers y Bandeirantes, que por las características de sus emisiones eran habitualmente detectados por MAE y por radar, pero nunca pudieron ejecutar en tiempo los pasos necesarios para el lanzamiento de sus misiles que sin duda hubiesen producido numerosas bajas a nuestras aeronaves. La Escuadrilla operó como norma “bajo el lóbullo” de los radares enemigos. Según recuerdo, no era un procedimiento reglamentario en la Aviación Naval en ese entonces, sino que era el producto de nuestra iniciativa, del entusiasmo de todos los integrantes consustanciados con nuestro prioritario deseo de alcanzar los objetivos, pero en particular del Teniente de Navío Juan José “Juanjo” Membrana que sensible a las propuestas de los técnicos del Taller de Electrónica de Espora concitó el interés de oficiales de las unidades de superficie, de ingenieros y técnicos integrantes o asesores de nuestros Arsenales Navales y Aeronavales, logrando así nuestro Comando consensuar y oficializar el uso del analizador de espectro Techtronix, ventaja y principal figura técnica de nuestra supervivencia y éxito.

La UT 80.2.2 incorporó el 21 de mayo por la noche dos aviones brasileños que fueron alquilados a la fábrica Embraer de Sao José dos Campos, los Bandeirantes 111 “Patrulha” P 95,

que no son aviones para la guerra sino para el Control Marítimo en tiempo de paz para zonas tropicales, y el día siguiente, el 22 de mayo, realizaron sus dos primeras misiones de combate con tripulaciones en adiestramiento, Cap. Kalauz con el Tte. Fortini y el Tte. Salvador con el Cap. Goitía. El 23 de mayo se realizó una sola misión (Cap. Kalauz y Tte. Fortini), en ella fuimos el blanco de los cañones de un Skyhawk A-4B, cuyo piloto nos identificó como enemigo; era el Cap. Pablo M. Carballo de la Fuerza Aérea, quién regresaba del estrecho de San Carlos después de atacar a la fragata HMS *Antelope*, él decidió no disparar y hoy somos amigos. Este modo de operar continuó hasta la finalización del conflicto que encontró al Elemento de Tareas Bandeirante (ET 80.2.2.2) con 4 tripulaciones completas y experimentadas.



Tracker S2T (Turbo Tracker), 2-AS-21.

La UT 80.2.2 ayudó a alistar y a mantener un aeródromo de campaña una vez desembarcada del portaaviones (el ex Comando de la Fuerza de Infantería de Marina Nº 1, a kilómetros de la ciudad de Río Gallegos, antigua ex Estación Aeronaval Río Gallegos), desde donde operó de día y de noche con gran riesgo, mucho esfuerzo y sin inconvenientes hasta finales del mes de junio.

La UT 80.2.2 no tuvo que lamentar pérdidas de personal ni de material durante el conflicto y su bandera de guerra recibió la condecoración de la Armada Argentina **Honor al Valor en Combate**, al distinguirse por destacadas participaciones en el cumplimiento de misiones de combate. La condecoración reza: **Ejecutar en forma destacada sucesivas misiones de exploración, proveyendo importante información, bajo condiciones meteorológicas adversas y excediendo los límites normales operativos.**

En lo personal, siento que a quienes tuvimos el honor de defender a nuestra patria de una agresión externa de una dimensión política, económica y militar excepcional, desde la UT 80.2.2 (36 jefes y oficiales, 70 suboficiales superiores y subalternos y 12 supervisores y técnicos civiles) nos ha quedado inalterable una sensación de íntima complacencia, básicamente por el hecho de haber confrontado en perfecta armonía y con medios tecnológicos comparativamente precarios, pero con absoluto **éxito**, contra las más modernas unidades de combate de la Flota de una potencia bélica de primer orden, que además contaba con el apoyo irrestricto de la potencia hegemónica de occidente.

Estoy convencido, asimismo, que el destino del crucero ARA *General Belgrano* (también veterano de la Segunda Guerra Mundial) no hubiese sido el que fue de haber contado la Nación Argentina con la cantidad de medios suficientes para sostener la **capacidad aeronaval anti-submarina embarcada diurna y nocturna** en todos sus grupos de batalla.

Cito las palabras del señor Contraalmirante VGM (RE) Héctor A. Martini, autor del libro *Historia de la Aviación Naval Argentina*, tomo III, pág. 615, en donde indica que más del 50% del total del tonelaje naval perdido por los ingleses durante la guerra (es decir hundidos por las Fuerzas Argentinas) fue por operaciones concebidas y realizadas por la Armada. Lo cito porque lo considero una sentencia que sintetiza, en ese logro, el sentimiento, el deseo y el esfuerzo puestos de manifiesto en la excelente labor bélica realizada por todos los integrantes de la UT 80.2.2 durante toda la guerra. ■

TRACKER EN MALVINAS, JUNTOS ALLÍ PELEAMOS. *Unidad de Tareas 80.2.2*

AGRADECIMIENTOS

Al Director, Consejo Editorial y al personal del Boletín del Centro Naval, por su encomiable labor.

A la Srta. Norma B. González, por su reiterada y paciente disposición.

Al Doctor Julio E. Puiggari, por su colaboración en la corrección del trabajo.

Al Sr. Contraalmirante VGM (RE) Guillermo O. Iglesias, por su oportuna contribución.

Al Sr. Carlos A. García, artista aeronáutico, por el ánimo y consejo que me brindó.