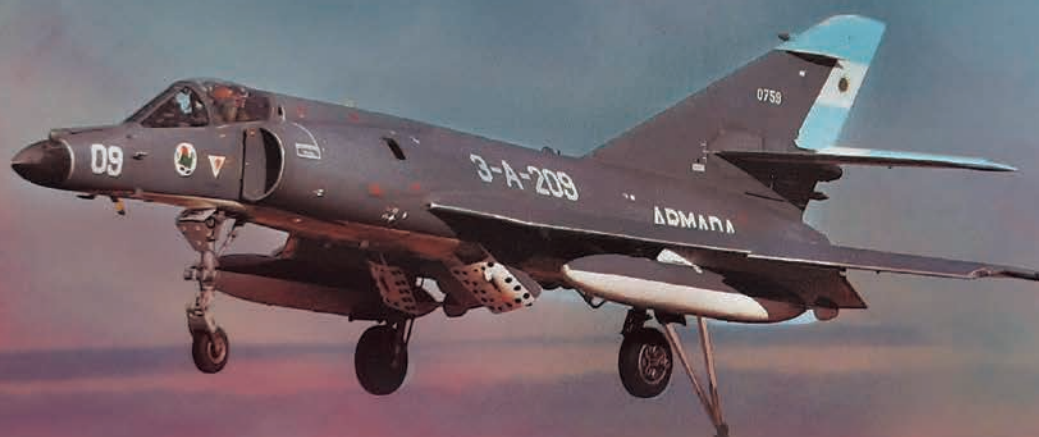


El 23 de mayo de 1982 y la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Aviación Naval

Dr. Mariano Pablo Sciaroni





Mariano Pablo Sciaroni es abogado y Magister en Estrategia y Geopolítica, así como posee una Especialización en Historia Militar Contemporánea. Es autor de varios libros y artículos sobre historia militar y naval, publicados en Argentina, el Reino Unido, Alemania y Rusia. Es miembro del Instituto Argentino de Historia Militar, así como Subteniente (Reserva) del Ejército Argentino.

El 23 de mayo de 1982 y la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Aviación Naval

Dr. Mariano Pablo Sciaroni

Resumen

El 23 de mayo de 1982 la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Aviación Naval despegaba una vez más para tratar de hundir, mediante el empleo de sus misiles AM-39 Exocet, a los portaaviones británicos. Si bien los dos pilotos no pudieron encontrar a los blancos, no deja de ser esta una misión extremadamente interesante, al ser la primera realizada sin el apoyo de un avión explorador y, desde el lado británico, al estrenarse ese día el equipo interferidor de misiles.

Palabras Clave: MALVINAS, AVIACIÓN NAVAL, SUPER ÉTENDARD, EXOCET, TASK FORCE

Abstract:

On 23 May 1982 the Second Naval Air Fighter and Attack Squadron of naval aviation took off once again to try to sink, by employing its AM-39 Exocet missiles, British aircraft carriers. Although the two pilots could not find the targets, this is still an extremely interesting mission, being the first carried out without the support of a scout plane and, from the British side, when the missile interfering equipment was released that day.

Key words: MALVINAS, NAVAL AVIATION, SUPER ETENDARD, EXOCET, TASK FORCE

Durante el día 23 por la mañana, la COC (Central de Operaciones de Combate) ubicada en la capital de las Islas Malvinas, analizando el movimiento aéreo británico, llegó a la conclusión que había, posiblemente, un portaaviones enemigo en latitud 52°00' S longitud 55°30' O.

Esta información provenía del radar Westinghouse AN/TPS-43 de la Fuerza Aérea Argentina ubicado también en Malvinas, que dejaba registrado desde hacía varios días, metódicamente, el lugar donde aparecían y desaparecían los ecos aéreos. Con ello, se tenía una idea más o menos aproximada de la ubicación de estos buques capitales.

Montar esa central fue algo realmente improvisado y que se hizo con escasos medios disponibles, como recuerda el Capitán de Fragata Luis Anselmi, comandante de la Estación Aeronaval Malvinas:

En la misma noche del 1ro de mayo comenzamos con la Central de Operaciones de Combate. Tuvimos que improvisar un tablero de movimiento con una lámina de plástico transparente, donde a mano alzada trazábamos los círculos de distancia y los radiales azimutales. Al mismo tiempo improvisamos operadores, adiestrando en una noche a dos conscriptos, quienes harían la guardia nocturna. El 2 de mayo nos establecimos en el mismo cuarto donde nuestra Fuerza Aérea recibía la información de sus radares, con la cual empezamos a dibujar las derrotas de los aviones y buques enemigos, desde que aparecían en pantalla hasta desaparecer. Gracias a la información que extractamos de los efectos personales del Teniente Nicholas Taylor derribado el 4 de mayo en Darwin, supimos que en determinadas configuraciones de armamento, la autonomía del Harrier en despegue con rampa no superaba los ochenta minutos y si el despegue era vertical, esa autonomía se reducía en un cincuenta por ciento. Considerando entonces la hora en que aparecían en pantalla y la hora en que desaparecían, no fue difícil fijar los puntos de partida y de llegada de las distintas trayectorias interpolando hasta el máximo de

sus autonomías y con ello poder determinar la posición del portaaviones enemigo con un círculo de error no superior a las 10 millas.

Era la forma de suplir la inexistencia de aviones exploradores con capacidad suficiente para operar al Oeste de las islas y mantener el contacto sobre la Fuerza de Tareas británica.

Ni los Grumman S-2E Tracker ni los recientemente incorporados Embraer EMB-111 Bandeirante Patrulha, ambos de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, se encontraban en condiciones de suplir el papel que antes efectuaron los viejos Lockheed SP-2H Neptune de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración, que habían salido de servicio a mediados de mayo. Ni por autonomía, ni por el alcance de su radar.

Los datos procesados por la COC luego eran enviados al continente, para un segundo y nuevo análisis. Era lo mejor que se podía hacer para tratar de establecer donde se encontraba la flota británica y, especialmente, sus portaaviones (el blanco más importante), con el fin último de poder atacarlos con los misiles Exocet que cargaban los novísimos Dassault-Breguet Super Étendard de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

Sin embargo, con este método se prescindía de la incipiente doctrina generada por la Escuadrilla, que mandaba que poco antes de la llegada al blanco un avión explorador, que mantenía el contacto, debía actualizar la posición de este.

Como explicaba el Comandante de Aviación Naval Contralmirante Carlos Alfredo García Boll:

Vimos, con el transcurrir de los días, que el radar de Malvinas permanentemente daba la posición aproximada del portaaviones en base a las llegadas y salidas de los aviones, de los Harrier. En base a eso, Malvinas estimaba la posición del Portaaviones: 100 millas a 90 grados, 105 a 95 grados; permanentemente la estaba dando. Por un lado, empezamos a tenerle

confianza a esa información que proveía el radar de Malvinas y, por otro lado, vimos que los ingleses mantenían el portaaviones en un área muy pequeña. Entonces, decidimos lanzar el ataque sobre esa zona.

Además, había otro problema. Porque eran importante las dos cosas: que las marcaciones de Malvinas fueran correctas y que los ingleses se mantuvieran más o menos en la misma zona pequeña, durante largo rato. Con la información de Malvinas lanzábamos el ataque. Pero una vez largado el ataque, nadie podía hablar con los Super Étendard para no denunciarlos. Entonces, ya Malvinas no los podía guiar. Pero si se mantenía en una zona pequeña, el Super Étendard lo captaba con su radar.

Ante esta información, el Comando de la Aviación Naval ordenó a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque planificar una nueva misión, alistándose el Super Étendard 3-A-202 (que sería pilotado por el Capitán de Corbeta Roberto “Toto” Agotegaray) y el 3-A-203, del Teniente de Fragata Juan José “Tierno” Rodríguez Mariani. Líder de sección y numeral, respectivamente.



El Teniente de Fragata Juan José Rodríguez Mariani y el Super Étendard 3-A-203 en la Base Hermes Quijada, previo al vuelo del 23 de mayo. El avión ya estaba casi listo para el vuelo (libro histórico de la 2da Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque)

Ambos pilotos estaban en constante apresto desde la salida del 4 de mayo que terminó con el impacto en el HMS *Sheffield*. Hacía 19 días que estaban

esperando esta oportunidad, con el incómodo traje anti-exposición (o “la goma”) colocado.

Había sucedido ya el desembarco británico en San Carlos (el 21 de mayo) y el callejón de las bombas era una realidad.

La Segunda Escuadrilla había visto partir, desde su misma base de Río Grande, a sus camaradas de A-4Q y los primos de “Las Avutardas Salvajes”, que volaban los IAI Dagger de la Fuerza Aérea Argentina. Ellos habían provocado enormes daños a los buques de la Royal Navy con sus bombas y cañones, pero el precio en máquinas y vidas había sido alto. Muy alto. Para ambos bandos.

“Estamos pagando fragatas por aviones” anotó el Almirante Woodward, Comandante de la Fuerza de Tareas enemiga, en su diario al final de ese día 23. Estaba en lo cierto con su reflexión.



Después de la guerra, varios miembros de la Escuadrilla posan en Espora delante del 3-A-202. De izquierda a derecha, Teniente de Fragata Rodríguez Mariani, Teniente de Navío Barraza, Capitán de Corbeta Curilovic, Capitán de Fragata Colombo (comandante de escuadrilla), Capitán de Corbeta Agotegaray, Capitán de Corbeta Francisco, Capitán de Corbeta Bedacarratz (vía Claudio Meunier)

Ahora era la oportunidad de la Segunda Escuadrilla de atacar el corazón de la flota en mar abierto buscando, como siempre, dejar fuera de combate a un portaaviones enemigo. Esta vez se atacaría con un desvío hacia el Sur, para no repetir el patrón de vuelo llevado a cabo en la misión anterior.

Se privilegiaría, como siempre, la discreción y la sorpresa, la que se lograría: 1) Evitando los radares enemigos, 2) Evitando el uso de la radio y el radar, cuyas emisiones electrónicas podrían ser interceptadas y 3) Aproximando para el lanzamiento del misil desde un lugar inesperado.

Según el Capitán de Corbeta Jorge Luis Colombo, comandante de la Escuadrilla:

Nosotros basábamos los éxitos de nuestros ataques en dos cosas. La discreción y la sorpresa, pero sobre todo la discreción. Éramos el enano que iba a atacar a un hombre que mide tres metros, en una noche oscura y por la espalda, en puntas de pie. No de frente. Sorpresa y discreción eran nuestras dos premisas.

El despegue se efectuó desde Río Grande a las tres de la tarde, después de una demora de 45 minutos por indisponibilidad del avión tanque. Era un día claro y soleado, excelente para volar.

A 1545 se produjo la reunión y reabastecimiento en latitud 55°00' S longitud 59°00' O. El Lockheed KC-130H Hércules matrícula TC-69 de la Fuerza Aérea, a cargo del Vicecomodoro Luis Litrenta, con el indicativo PARIS se encontraba en estación para apoyar la misión, como le fuera requerido.

Ambos aviones engancharon sin problemas, pero el avión del Teniente Rodríguez Mariani tuvo entonces la señal de un radar de tiro en su MAE (el equipo de detección electrónico del avión), lo que hizo que el piloto (aún conectado al avión tanque) girara bruscamente hacia ambos lados, intentando buscar el supuesto misil lanzado. En un día sin nubes, el misil debía ser fácilmente visualizado.

En la maniobra, el Super Étendard se acercó peligrosamente al Hércules, alertándose desde el mismo y pidiéndose distancia. Sin embargo, poco

después continuó la tarea sin problemas. Resultó toda una falsa alarma.

Luego del reabastecimiento (que no duraba demasiado, en tanto se podían transferir 1,800 litros en no más de 10 minutos), a 180 millas de la posición estimada del blanco los Super Étendard se desprendieron de las mangueras e iniciaron el descenso para iniciar la pierna de ataque, a los fines de encontrarse, a las 130 millas, en vuelo rasante.

La distancia necesaria para no ser detectados por los radares de búsqueda aire Tipo 965 de la flota.

A 55 millas ambas aeronaves treparon a 2,500 pies y emitieron con sus radares sin obtener ecos, y volvieron a trepar y emitir a 38 y 23 millas, variando la altura, sin resultados de ningún tipo. A 21 millas de dónde estaría el blanco, sin tener contactos en su radar, iniciaron el regreso.

Por doctrina, no podían llegar a una distancia menor del objetivo, ya que entraban (en la teoría) dentro del envolvente de tiro del misil Sea Dart.

En la vuelta, volando al sur de las islas (ya con oscuridad), el sistema MAE de ambos aviones detectó un radar, por lo cual evadieron hacia el sur y redujeron la altura, lo que hizo que poco después las señales cesaran.

Como relata el Capitán Roberto “Toto” Agotegaray:

Tuvimos una señal MAE en proa, en los dos aviones simultáneamente. Giramos entonces violentamente hacia el sur y seguimos con ese rumbo hasta el límite de bingo.

En la posición no había buques británicos (después del ataque al *Sheffield*, los mismos permanecían bien al Este de las islas), por lo que posiblemente lo que detectara el equipo MAE Thomson-CSF BF fueran las emisiones de radar del KC-130H indicativo ROMA, quien se había destacado para apoyar el vuelo de los aviones navales, para el caso que tuvieran problemas de combustible. Ese apoyo no había sido coordinado en el pre-vuelo, por lo cual los aviadores navales no conocían que en esa zona estaría un avión argentino.

El sistema de alerta radar, debe señalarse, no permitía un análisis de la señal, sino meramente distinguía un radar de búsqueda de otro de control tiro.

Según relata el Vicecomodoro Rubén Cabanillas, quien era el comandante de ese Hércules en configuración de tanquero y ya había desplegado las dos canastas para el reabastecimiento:

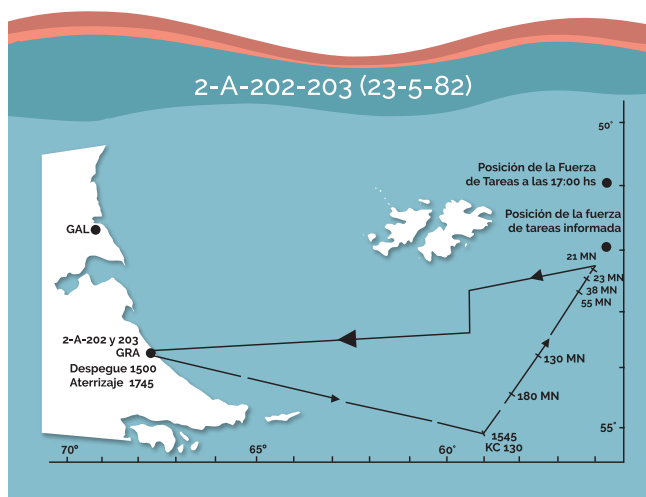
Recibimos una nueva orden del comando ... dirigiéndonos a otra posición ubicada 100 millas al sur de Darwin, sobre el mar, para asistir a dos Super Étendard que regresaban. Siempre resultó bastante difícil establecer enlace con los marinos. En este caso, pese a nuestros constantes llamados, no obteníamos respuesta. Mantenían silencio total por la posibilidad de que detectaran su posición al usar la frecuencia de radio. En esa oportunidad balbucearon su indicativo, haciéndonos entender que por una luz de alarma encendida en su equipamiento, estaban siendo detectados por el enemigo. Pasaron velozmente debajo de nosotros sin reabastecerse, con rumbo 270° y se perdieron en el horizonte rumbo a Río Grande.

Los dos aviones, luego del susto con las emisiones radar, modificaron nuevamente su rumbo hacia Río Grande, tomando altura y reduciendo luego potencia, para maximizar la economía de combustible.

Fue un aterrizaje perfecto en la base, a las 1745.

Lamentablemente, apenas aterrizados, se enteraron de la muerte del Capitán de Corbeta Carlos María Zubizarreta, quien no había logrado completar la eyección de su avión A-4Q (3-A-306), luego de que este sufriera un accidente en su aterrizaje en la propia base.

La guerra continuaba.



Si bien la información inicial para el ataque era muy buena, ya que el portaaviones HMS *Invincible* se encontraba, a las 0900 del 23 de mayo, a unas 8 millas al NE de la posición informada (y el HMS *Hermes*,

apenas más alejado y a 12 millas) la misma fue quedando desactualizada con el correr de las horas.

En efecto, ambos portaaviones (y el grupo de batalla completo) fue dirigiéndose hacia el norte, por lo cual a las 1700 se encontraban ambos portaaviones a unas 80 millas náuticas de la posición sobre la que se llevó a cabo el ataque.

Con un radar de ataque (y no de búsqueda) como el que poseían los Super Étendard, sería imposible encontrar los blancos. Por ello, la importancia doctrinaria de actualizar la posición de los mismos, algo que no pudo llevarse a cabo por falta de un avión explorador.

Los aviones no podían quedarse buscando o dando vueltas, como explicaba el entonces Capitán de Corbeta Roberto Curilovic:

Se hacía el vuelo y si el blanco no aparecía, no se seguía buscando, dando vueltas o exponiendo el avión o subiendo para tratar de ver. Se cumplía el perfil como estaba previsto. Era demasiado caro perder un avión por falta de combustible o por seguir adelante sin tener realmente conciencia de lo que había. Así que ellos regresaron. Lamentaban no haber podido lanzar.

El ataque pasó desapercibido para la flota. Aún con ello, el grupo de portaaviones tuvo su susto de Exocet ese día.



*Destructor Tipo 42 batch 2 (D89)
HMS Exeter (US Navy).*

A las 1410, el destructor Tipo 42 HMS *Exeter*, con su radar de largo alcance Tipo 1022 detectó un contacto a larga distancia y a alta velocidad, por lo que se ordenó una alerta roja por ataque inminente. Sin embargo, poco después, luego que el contacto desapareciera del radar y ante una nueva evaluación, se consideró que podría tratarse de un Sea

Harrier regresando de una estación de patrulla, relajándose entonces el nivel de tensión en la flota.

Hay que tener en cuenta que no se había detectado el despegue desde Río Grande de ningún avión, así como ninguna otra circunstancia hacía prever que se estaría materializando un ataque de Super Étendard.

Para ese momento, el sistema de alerta temprana británico se encontraba en apogeo. Debe señalarse que el submarino HMS *Valiant* se había estacionado frente a Río Grande el 20 de mayo, así como otros medios británicos y chilenos (entre estos últimos, especialmente el cercano radar ubicado en Punta Arenas) proporcionaban útil información a la flota, generando un preaviso de por lo menos 40 minutos.

Sin embargo, cuando ya había pasado el susto y minutos más tarde, fue informada una detección de una emisión de radar Agave, de los Super Étendard. Handbrake! Hanbrake! comenzó a emitirse, con bastante tensión por los circuitos de comunicación de la Task Force.

Cada buque ya sabía que hacer ante esta palabra clave, que anticipaba a un posible misil AM-39 Exocet en camino.

Rápidamente, los buques comenzaron el lanzamiento de chaff, procedieron a alterar el curso para poner la popa a la amenaza y se ordenó, desde el HMS *Invincible*, hacer despegar al helicóptero Lynx HAS.2 que se encontraba equipado con un interferidor de ondas electromagnéticas, listo para hacer frente a la amenaza misilística

El Lynx HAS.2 XZ725 (perteneciente al 815 Naval Air Squadron) había arribado al HMS *Invincible* el 17 de mayo, así como dos helicópteros iguales y con similares tareas, los matrícula XZ720 y XZ240, se encontraban en el *Hermes*.

Estos helicópteros contaban con dos medios para engañar a los misiles.

El primero era un cubo reflector radar, que hacía que el helicóptero, en teoría, se vea grande como un portaaviones para un radar enemigo. El segundo, era un interferidor radar de banda India, que serviría para confundir a la cabeza buscadora (radar ADAC) del misil. Debe decirse que el cubo reflector radar fue solo una solución temporaria o alternativa al uso del interferidor.

El complejo equipo electrónico, a su vez, había arribado a los portaaviones el día 22 y fue instalado esa misma noche. Había sido probado en vuelo por primera vez la mañana de este día 23, funcionando, en teoría, sin inconvenientes.

El sistema se conocía como “Hampton Mayfair”.

Resultaba de la combinación de un equipo originariamente provisto por Raytheon Company (de EE. UU.), en los años 60, con la designación original de JS-603 por el fabricante y como ARI 23165 en servicio en el Reino Unido y que, en ese momento, era utilizado por los Canberra T Mk.17 del 360 Squadron (un escuadrón combinado de la Royal Air Force y Royal Navy, especialista en guerra electrónica). Era primitivo y voluminoso, y se llevaba en lo que había sido la bahía de bombas de estos viejos aviones.

El sistema se integraba con un analizador de espectro Tektronix 492P, instalado en la cabina, así como los correspondientes montajes y antenas.



Un Lynx con el sistema Hampton Mayfair en el HMS Invincible (autor desconocido)

Según el Lieutenant Commander Dick O'Neill, que se encontraba destinado en el HMS *Hermes* como comandante de las aeronaves:

Desde el 26 de mayo hasta que me fui, estuvimos en Alerta 5 durante todo el día con el interferidor de Exocet, despegando cada vez que teníamos una Alerta Roja por ataque aéreo. El principal problema con los interferidores era que, en tanto eran muy viejos y con válvulas, necesitaban unos diez minutos para comenzar a funcionar. Por ello, invariablemente el ataque ya estaba casi terminando cuando el equipo quedaba listo. Además, cuando se llamaba Alerta Roja por ataque aéreo, todos los radares en banda India de la flota comenzaban a emitir sin restricciones, lo que hacía muy difícil identificar a un radar de Exocet en el intervalo muy corto que podríamos tener entre que el interferidor estaba funcionando y el misil encontraba su blanco.

Otro problema del sistema es que dependía de posicionamiento del helicóptero y, por tanto, de una alerta temprana del despegue de aviones enemigos. El mismo se encontraba siempre en ALERTA 15 minutos, durante todo el día y pasaba a ALERTA 5 minutos apenas recibido un informe de despegue desde Río Grande o directamente levantaba vuelo y se posicionaba a estribor, a 600 yardas del portaaviones y volando a 500 pies.

Es que, en lo que hace al funcionamiento, el interferidor se valía del conocimiento que el buscador ADAC del misil AM-39, una vez que detectaba interferencias (aún cuando se encontrara enganchado a un blanco) se dirigía en forma directa a las mismas (Home-on-Jam). Es decir, tomaba rumbo hacia el lugar donde se lo estaba tratando de interferir.

Por ello, si el equipo de interferencias se encontraba en un helicóptero, el misil se dirigiría hacia el mismo y lejos de los buques. En la teoría, en tanto el Exocet no podía superar los 100 pies de altura, un helicóptero volando a 500 pies podría seducir al misil, pero este pasaría inofensivamente debajo del mismo.

Más allá de estas limitaciones, hay que remarcar que, en menos de un mes de desarrollo (se había comenzado a principios de mayo), la Royal Navy tenía disponible un sistema de interferencias efectivo, el cual podría confundir a un misil como el Exocet.

Sin embargo, no influyó en esta misión ni en las misiones subsiguientes, en tanto siempre se encontró el helicóptero en cubierta (y sin tiempo de despegar), cuando los ataques realmente se materializaron.

A las 1420 (diez minutos después de la detección del *Exeter* y de la equivocada detección de emisiones de radar *Agave*), se pasó a Alerta Amarilla. En ese momento, los Super Étendard ni siquiera habían despegado de Río Grande.

La Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque capitalizó la experiencia operativa obtenida el 23. Dos días después, se organizaba una misión similar, pero para atacar a la flota británica desde el norte.

Y el SS *Atlantic Conveyor* terminaría hundido.

Bibliografía

Documentos oficiales.

CTG 317.8 Operation Corporate War Diary (ADM 202/892 and ADM 202/893)

HMS Invincible Falklands Islands Campaign Diary (DEFE 69/844)

Operation Corporate – Exocet attacks (DEFE 67/125)

Libro histórico de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

Libros / Artículos:

Brown David, The Royal Navy and the Falklands War (London: Arrow Edition, 1989)

Cabanillas Rubén Horacio, No apagues la luz cuando te vayas (Buenos Aires: BMPress, 2004)

Jeram-Croft Larry, The Royal Navy Lynx. An operational history (South Yorkshire: Pen & Sword, 2017)

Martini, Héctor A, Historia de la Aviación Naval Argentina - Tomo III (Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1992)

Mayorga Horacio A, No vencidos (Buenos Aires: Planeta, 1998).

Meunier Claudio, Jamás Serán Olvidados (Buenos Aires: Grupo Abierto libros, 2012)

Scott Richard, “Born of Necessity – The Untold Story of HAMPTON MAYFAIR”, The Journal of Electronic Defense (January 2015), pp.39-44.

Woodward J.F. and Robinson P, One Hundred Days (London: Harper Collins Publishers, 2012)