

2 DE MAYO DE 1982- Breve Crónica de un frustrado ataque a la Flota Británica.

Luego de la recuperación de las islas Malvinas, el día 2 de abril de 1982, y de las Georgias del Sur el día siguiente, la Armada Argentina implementó una serie de medidas para optimizar sus capacidades operativas, conforme se materializaba la escalada del Conflicto con el Reino Unido de Gran Bretaña.

En tal sentido la Flota de Mar buscó mejorar su capacidad de Exploración a partir de los Medios Aéreos embarcados, principalmente, en su portaviones A.R.A. 25 de Mayo. Para ello aprovechó la capacidad de las aeronaves S2E Tracker, a las cuales se les instaló un receptor de frecuencias radioeléctricas (MAE-Medidas de Apoyo Eléctrico), con capacidad de detectar los radares de los buques enemigos, sin llegar al umbral de detección de ellos, es decir sin ser detectados .

El inteligente uso de los radares, y MAE, de esas aeronaves, conforme la situación táctica lo permitiera, procurando no ser detectados, le daba a ese avión, diseñado para la guerra antisubmarina la capacidad de explorar además la superficie del mar. Esto significaba detectar blancos e identificarlos, en la medida de lo posible, fundamentalmente a partir de la información radioeléctrica que se obtuviese de los mismos.

Había una posibilidad más que era la de guiar aviones de ataque, es decir a partir de la detección de blancos realizar el guiado de aeronaves que batirían los mismos. Esto lo realizarían aeronaves A4Q embarcadas. Esta capacidad había sido desarrollada por la Aviación Naval, a partir de la década de los setenta por parte de los aviones Neptune con aviones A4Q, con un procedimiento que se fue perfeccionando con adiestramiento intensivo.

La idea general era detectar blancos navales, procurar la mayor información de los mismos, informar los contactos al portaviones, mantener exploración en contacto sobre ellos, y lanzar una o dos divisiones de A4 que serían guiadas en la etapa final de su ataque por el avión Tracker que mantendría contacto con el enemigo.

Esto podría ser realizado por más de un avión de exploración, la autonomía de quién establecía el primer contacto podría obligar su regreso, y entonces se mandaría a un segundo avión a un punto dato, donde por anteriores detecciones o información de Inteligencia, se supiera que existían Unidades enemigas, y entonces guiar el ataque.

Cabe aclarar que el Tracker no poseía armamento que le permitiera enfrentar a los Harrier ingleses, no tenía capacidad antisuperficie que significara amenaza para una Unidad de superficie británica que poseyera capacidad antiaérea, es decir su capacidad de autodefensa era nula. Sólo tenía dos capacidades que le permitían realizar la tarea, detectar Unidades de superficie y saber si era detectado. El uso de esas dos capacidades, con tácticas debidamente estudiadas y practicadas, le otorgaban alguna probabilidad de evitar ser derribado.

A mitad del mes de abril de 1982, la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, que era donde orgánicamente estaban estos aviones, comenzó a adiestrarse en el guiado de aviones ataque A4Q. Para lo cual aprovechó al máximo las capacidades instaladas de sus sistemas de navegación y guerra electrónica, amén de perfeccionar la táctica que le permitiera con éxito realizar el guiado de esos aviones sobre blancos navales.

El riesgo de la tarea era alto, las posibilidades de regreso de una misión de estas no eran muchas, por lo que había que realizar una prolija planificación de emisiones electrónicas propias, incluyendo las mínimas comunicaciones necesarias, materializar perfiles de vuelo que dificultaran la detección por parte de los británicos y le aseguraran la detección de blancos modificando principalmente las alturas de vuelo, materializar navegaciones que significaran emitir de diferentes posiciones geográficas una vez que comenzara la exploración en contacto, a ello se sumaba un control estricto y restrictivo del consumo de combustible, que por ejemplo se traducía en el no uso de la calefacción pese al frío reinante, atento que estas misiones se realizaban al límite de la autonomía etc.

Como se desprende de todo esto, que no es más que un breve resumen, podemos decir que era una misión plena de dificultades y exigencias, al límite de las capacidades de los aviones empeñados, con un alto riesgo, con un resultado incierto para el avión explorador, con un éxito relativo para los aviones de ataque, por ejemplo, si durante su navegación al punto dato era derribado el Tracker explorador, amén de la posibilidad cierta de derribo siempre probable sea para el explorador como para los aviones de ataque.

El 25 de abril los ingleses recuperan las islas Georgias del Sur, a partir de ese momento comenzó una tensa calma en las islas Malvinas en espera de la presencia del enemigo en ellas. Por entonces la Flota de Mar argentina procuraba interditar los movimientos de la Flota británica. Para lo cual había desplegado dos Grupos de Tareas, uno al norte de Malvinas, y otro al Sudeste de las mismas.

El primero de ellos se centraba en el portaviones A.R.A 25 de Mayo, desde el cual los aviones Tracker realizaban misiones de Exploración para detectar el enemigo, sobre el cual en los últimos días de abril se autorizó abrir fuego. El 29 de abril con el buque a unas 150/200 Millas Náuticas al Norte del Estrecho San Carlos comenzaron vuelos de exploración a máxima distancia que al día siguiente, 30 de abril, por la noche dieron como resultado que se obtuvieran contactos MAE de frecuencia de radares ingleses al N-NE de Puerto Argentino.

En las primeras horas del 1 de mayo se materializa el ataque de un avión británico Vulcan al aeropuerto de esa localidad, a ello se sumó horas más tarde bombardeo naval inglés, la vigilia en Malvinas había terminado. Ese día a primera hora se había realizado un vuelo de exploración desde el portaviones sin llegar a tener contactos radar. Un segundo vuelo a 1513 horas obtiene contacto radar con seis buques medianos y uno grande, era un Grupo de Tareas de la Flota británica. Ambos Grupos estaban a 150/200 millas de distancia, uno el argentino sabía donde estaba el enemigo, no así el británico. La ventaja táctica estaba de nuestro lado. Sin embargo la falta de capacidad de ataque y operación nocturna de los A4Q, impidió que se materializaran acciones ofensivas de inmediato.

En este punto se continuaron las tareas de exploración desde el portaviones a fin de mantener la posición de la Flota inglesa, para que a primeras horas del día 2 de mayo se materializara un ataque con seis aviones A4Q con cuatro bombas MK82 cada uno. La última posición del enemigo se obtuvo a 2300 del 1 de mayo por medio de un vuelo de exploración de un Tracker.

El Comandante británico sabía que había sido detectado, pero no tenía la certeza de la posición de la Fuerza naval argentina. Su problema era ubicarnos, para ello ordenó vuelos de exploración con sus aviones Harrier. Uno de ellos interceptó al avión Tracker mencionado en el párrafo anterior, avión que pudo eludir a su perseguidor volando nocturno a ras del agua. Pero ese Harrier obtuvo la posición, cuanto menos bastante aproximada, de la Flota argentina.

Esto se tradujo en que en la misma se cubrieran puestos de combate y se autorizara al destructor Santísima Trinidad a lanzar sus misiles sobre el avión inglés, que nunca entró en el alcance de los mismos.

En la noche de marras por lo menos tres veces se tocó "combate" en el Grupo de Batalla argentino, cada vez que secciones de acciones Harrier se acercaran al Grupo de Batalla argentino, que hizo que pocos durmieran, esto permitió la Comandante británico conocer la posición de los buques argentinos, como asimismo apreciar cabalmente su capacidad de combate.

El Comandante del H.M.S. Invencible luego del Conflicto refirió que: "Los Tracker a lo largo de los 45 días de combate fueron un serio dolor de cabeza, porque sabiendo que me habían detectado, en diez y siete oportunidades envié a mis Harrier para derribarlos, sin poder concretar nunca este objetivo".

La situación táctica obligaba a mantener la posición del enemigo británico, así fue como a 0528 del 2 de mayo se destacó un avión Tracker a confirmar su presencia, para que luego en pocas horas más despegara un segundo avión con la tarea de ir al punto dato que obtuviera o confirmara el primero, y mantener exploración en contacto con el enemigo para guiar el ataque de seis aviones A4Q.

El prevuelo de la misión lo realizó el Personal del Departamento Operaciones del buque, en el mismo estaban presentes los tripulantes del avión explorador y los Oficiales de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Ataque, con quienes se determinaron todos los detalles de la operación a realizar. Un hecho demoró la ejecución de la tarea, la falta de viento, cosa poco común en esas latitudes.

Para explicarlo en pocas palabras hay Tablas que determinan la cantidad y el tipo de bombas que se necesitan para batir un blanco, ellas determinaban que en esa situación táctica el número era cuatro. El viento real, casi nulo, permitía que con el buque a máxima velocidad, alcanzara una velocidad relativa que sólo se traduciría en una carga de una bomba por avión. Así las cosas con el prevuelo realizado se decidió esperar más viento real para lanzar el ataque.

Si analizamos la capacidad aérea y contraaérea británica de los seis aviones A4Q que hubiesen despegado, cuatro tenían posibilidad de llegar al blanco y lanzar sus bombas y dos podrían haber

regresado a al buque. De dieciséis bombas lanzadas, el 25 %, cuatro, hubiese alcanzado un buque, que si hubiese sido un portaviones hubiese significado su neutralización. Salir con una bomba por avión no hubiese causado daño significativo alguno al enemigo, con pérdida de vidas y de la mitad de la capacidad aérea de ataque e interceptación embarcada propia.

No empeñar esos aviones en ese momento, a partir de un análisis de las probabilidades de éxito en esa misión, permitiría mantener la capacidad de ataque e interceptación de la Flota que se traduciría en un futuro además en la pérdida de dos buques de combate británicos, los H.M.S. ARDENT y ANTELOPE, este último también atacado por aviones de la Fuerza Aérea Argentina, con una pérdida británica de 6700 toneladas, amén de averías a por lo menos dos Fragatas enemigas más.

El avión Tracker que había sido lanzado a 0528 no obtuvo contacto con la Flota inglesa, la misma había tomado un arrumbamiento E en alejamiento del Grupo de batalla argentino, no obstante durante esa mañana aviones Harrier se aproximaron al mismo en repetidas oportunidades para conocer su posición, con el consabido toque de combate en nuestras Unidades.

Cabe recordar que existía la posibilidad cierta de un ataque aéreo sobre el Grupo naval propio, lo que obligaba a tener una sección de A4Q sobre cubierta a cinco minutos de aviso como Interceptores. De hecho el tiempo de catapultaje se cumplió en cada alarma de combate y, en al menos una o dos oportunidades, se lanzó una segunda Sección que estaba de reserva.

En una pausa de combate, el Comandante del Portaviones conversa con el copiloto del avión explorador guiador y le da su apreciación táctica: la capacidad antiaérea de ambas Flotas era la misma, la capacidad misilística antisuperficie también, se suponía que los Harrier embarcados era un número similar a los A4Q y que estos podrían enfrentarlos con éxito, cuando habló de la amenaza submarina dijo algo así como mejor no pensarlo.

Empeñar seis A4Q en una misión a ataque, significaba además que la capacidad de interceptación con esos aviones desde el portaviones quedaba reducida a cero. La sección, dos aviones, que quedaría abordo preveía mantener un avión como de reserva para el ataque y el segundo como tanquero, para reabastecer los aviones atacantes en su regreso al portaviones en caso de ser necesario.

El demorado vuelo de exploración despegó a 1435 horas, se realizó a exploración máxima distancia, obtuvo contactos radar y MAE sobre el enemigo, aterrizó a 1900 horas, su tripulación vió que en el personal del buque rostros con distinta expresión que a la mañana, el crucero A.R.A General Belgrano había sido hundido, la amenaza submarina se había materializado. Seguirían días y noches interrumpidos por cubrir puestos de combate.

Si el 2 de mayo de 1982 se hubiese materializado el ataque a la Flota inglesa, quizás se recordaría como el día de la Aviación Naval, pero no fue así. Sin embargo dos días más tarde una sección de aviones Super Etandart, guiados por un avión Neptune, hundieron el destructor británico H.M.S. Sheffield sin duda una clara muestra de nuestra voluntad de presentar batalla. Y así ese día que

significó en Bautismo de Fuego de la Aviación Naval argentina luego fue instituido como día de la "Aviación Naval Argentina".

La noche del 1 al 2 de mayo quedó en el imaginario de sus protagonistas como la llamada "Noche del Banzai"