

HMS ARDENT: LA ESTOCADA FINAL

Entrevista al Vicealmirante Benito Italo Rotolo, líder de la escuadrilla naval que mandó a pique la fragata inglesa “Ardent” en el Estrecho San Carlos, durante el conflicto de Malvinas de 1982.

Prevuelo

El 21 de mayo estábamos en la Base Aeronaval Río Grande con la escuadrilla de aviones A-4Q del portaviones ARA “25 de Mayo”. Fuimos informados que los ingleses habían iniciado esa madrugada el desembarco, de tal manera que ordenaron dos misiones: la primera de ellas por la mañana al mando del Comandante de la escuadrilla Capitán Castro Fox, la cual no logró llegar al blanco porque había mucha niebla sobre las islas y la restante, la nuestra, a primera hora de la tarde.

Cuando esa misión fue asignada a los aviones A-4Q se les completó la carga de combustible y armamento para partir alrededor de las 14 hs., teniendo premura por las escasas horas de luz en esa época del año.

Al iniciar el prevuelo de la misión en la sala de pilotos listos, se nos informó que había un blanco que aparentemente era un buque carguero averiado que estaba en el sur del canal del Estrecho de San Carlos. Había que llegar, atacarlo tratando de hundirlo, y si había otros buques hacer lo propio.

Minutos más tarde mientras nos colocábamos el resto del equipo de vuelo nos informaron que en realidad el carguero no estaba solo y que aparentemente tenía dos o tres unidades de escolta.

Luego, mientras realizábamos la inspección de prevuelo de los aviones, nos llegó la información final: no había carguero; lo que encontraríamos en cambio era una cantidad importante de unidades navales de la flota inglesa apoyando el desembarco de sus marines y debíamos atacar a la primera que encontráramos al llegar a la zona de operaciones.

Se suponía que la Sección 2 Tracker operando como explorador nos guiaría al blanco, teóricamente estaba volando en las inmediaciones al sur del estrecho.

No tuvimos tiempo de programar reaprovisionamiento en vuelo, por lo tanto era una misión marginal. Sin embargo, las circunstancias apremiaban, ya que, en ese día 21 los buques estaban dentro del Estrecho efectuando el desembarco, y por lo tanto debíamos atacar lo antes posible.

La curiosidad que puedo marcar del despegue para esta misión, es que la primera Sección (tres aviones) con el capitán Philippi, el teniente Márquez y el teniente Arca, despegaron unos minutos antes. La segunda iba a mi mando con el teniente Lecour y el teniente Sylvester.

Hubo una demora en el alistamiento de nuestros aviones y el capitán Philippi, sabiendo que nuestros A-4Q tenía VLF OMEGA –equipo de apoyo para posicionamiento y navegación- dijo:”Bueno listo, nosotros nos largamos, ustedes nos pueden alcanzar”

El ataque a la Ardent

El despegue fue normal dadas las condiciones de la pista de Río Grande. Sin embargo para salir con carga completa de combustible solo podíamos llevar 4 de las 6 bombas MK 82 – de 500 libras de peso unitario – previstas por cada avión para realizar este tipo de ataque a buques navales, con posibilidad de lograr algún impacto. La idea era navegar bien alto para ahorrar combustible y 100 millas antes de Malvinas descender y hacer entrada en el extremo Sur del Estrecho, volando rasante, hasta encontrar el o los blancos que nos pudieran asignar durante la navegación.

Todo funcionó bien. Volamos separados unos 10 minutos de los primeros tres aviones. No podíamos acelerar demasiado para alcanzarlos porque había que cuidar el

combustible ya que la reserva para el regreso era escasa y siempre se pensaba en la alternativa de una avería, por impacto de munición enemiga de calibre 20 o 30 mm, ya que podía perforar algún tanque, de manera que no era sencillo pensar en un regreso seguro.

Como el avión Tracker operaba desde un aeródromo distinto al nuestro no coincidimos en los tiempos de aproximación al blanco y no tuvimos contacto con el mismo antes del ataque.

Cuando estuvimos muy cerca del descenso, es decir de alcanzar el punto de las 100 millas previas – vendríamos volando a unos 30.000 pies – escuchamos algunas comunicaciones de al otra sección que estaba remontando el Estrecho. Una novedad que nos pasan es que los islotes que habíamos visto en la carta, porque no conocíamos Malvinas, eran islotes muy planos, muy chatos, no servían para esconderse de la emisión de radar y que el buque que finalmente tenía que estar en el extremo sur del Estrecho San Carlos, no se encontraba allí.

Comenzábamos a descender cuando el teniente Márquez de la 1ª Sección señala el blanco que encuentra, un destructor en el medio del canal. El capitán Philippi que dice “ataquémoslo”. Lo atacan, algo se oye, hasta que finalmente a Márquez que dice “Harrier-Harrier” y luego una voz que creo fue del capitán Philippi que dice “me eyecto”, con lo cual nos dimos cuenta que los Harrier estaban allí.

Teníamos otras opciones, pero cumplimos la orden de hacer lo mismo, con la diferencia que cuando estábamos rasante y cruzábamos el Estrecho y, teniendo en cuenta la novedad que los islotes no servían para ocultarse, le indiqué a los numerales que continuaríamos la misión a pesar de las novedades y que me cruzaba a la costa opuesta, para volar sobre la Isla Soledad y evitar la detección. Mediante una comunicación muy breve les pregunté a mis numerales si estaban conmigo me contestaron afirmativamente. Finalmente llegamos a la altura de Bahía Ruiz Puente y viramos hacia el Estrecho. En ese lugar la costa se adentra en la isla y observamos varios buques, uno en el centro del canal que para nosotros era una fragata Tipo 21. A ella le apuntamos directamente, de lo contrario, no hubiéramos tenido tiempo de virar. Un viraje, con un avión cargado con 2.000 libras de bombas, mas el combustible y a esa velocidad, hubiera implicado un radio de giro de cuatro millas.

En ese momento comenzamos el ataque. Nos dimos cuenta que ya superada la línea costera, metidos en el canal, había buques recostados sobre la sombra de la costa. Era un día en el que había chubascos, sol, lluvia, con claros en el cielo y esos buques nos empezaron a disparar fuego cruzado sobre nuestro avance, que era perpendicular hacia el buque que estaba en el centro del canal.

La Tipo 21 empezó a tirarnos con ametralladoras, y también las otras unidades. Veíamos todos los impactos en el agua.

Realizamos el clásico zigzagueo que evitaba determinar el punto predicho de los sistemas de armas, una defensa no muy efectiva, pero bueno, es lo único que podíamos hacer dadas las circunstancias.

Hay que suponer que el enemigo cuando está disparando también se encuentra bajo estado de shock y de hecho nos sirvió porque no fuimos impactados. Además, esperábamos los misiles Sea Cat pero no nos los lanzaron.

Estábamos entrando al blanco muy pegados al agua y con poca separación entre nosotros ya que no había habido tiempo de establecer los 20 segundos de espaciamiento entre nuestros aviones, cosa que se hace a fin de evitar a cada uno de los numerales los daños producidos por las esquirlas de las explosiones del avión precedente.

Como parte de nuestro adiestramiento como pilotos de caza y ataque, en operaciones aéreas navales operando desde portaviones y desde tierra habíamos practicado vuelo rasante sobre el mar desde guardiamarinas.

En la fecha del ataque en cuestión yo tenía 32 años, mis numerales 29 y 30 respectivamente. Era teniente de navío y ellos también. Teníamos una gran habilidad en ese momento y una buena preparación en técnicas y tácticas contra blancos navales, así que cuando voy a cruzar sobre la nave trepo a 200 pies (60 metros) altura que daba tiempo al armado de las espoletas de las bombas una vez lanzadas. Esa era la altura mínima para que pudiera armar, no obstante me pareció tan alto que una vez que lancé las bombas invertí el avión para bajar, - algo que uno hace normalmente a 10.000 pies – y recuperé a ras del agua.

Luego hice un giro brusco hacia la izquierda como para volver hacia el sur del canal y ahí me topé con un crucero clase Country de frente que abrió fuego con todas sus armas. Ordené a mis numerales: “girar nuevamente sobre mi eje para la derecha”, como atravesando el canal. Mientras daba esa alarma, Sylvester y Lecour estaban lanzando sus bombas y alcancé a observar algunas, sin embargo interpretaron mi mensaje y salimos todos volando rasante, casi rozando el agua, hasta el morro de la costa contraria, allí trepamos y nos ocultamos tras él. Mientras volaba entre unos cañadones pregunté si estábamos a la vista; Lecour me seguía de cerca pero Sylvester había quedado separado más atrás. En ese momento la voz del piloto del Tracker nos informa que estaba listo para guiarnos, pensando que recién ingresábamos a la zona de operaciones.

El ataque había sido muy efectivo. No podíamos hablar para no delatar nuestra posición y faltaba la mejor parte. Para el escape estábamos obligados a trepar muy pronto para disminuir el consumo de combustible y temíamos que por allí hubiera algún destructor clase Sheffield que con los misiles Sea Dart nos pudiera derribar. Trepamos entre los cañadones y pasando las islas habíamos alcanzado 28 a 29.000 pies. Una vez con el avión liviano pudimos alcanzar 40.000 pies sin problemas, que es el límite de los Sea Dart. Sin hablar, con señas, nos reunimos y ese fue un momento muy duro. Muy duro porque tomamos conciencia de lo que habíamos hecho.

Los movimientos que uno realiza pueden ser violentos y eso produce un poco de dolor en la espalda. Creo que eso se debe a la adrenalina producida cuando a uno le están tirando y piensa, aunque sea fugazmente, en que algo lo puede impactar convirtiéndolo en astillas. En el momento que pudimos relajarnos y pensar, lógicamente recordamos con pesar a los tres camaradas que no pudieron zafar del enemigo.

Desde el momento que apuntamos al canal para hacer el ataque hasta que empezamos a trepar, deben haber transcurrido unos cinco minutos. Fueron minutos bajo una tensión muy grande, aunque la corrida no fue muy distinta a lo que practicábamos cuando solíamos entrenar, a excepción de la poca separación entre aviones, teníamos el ingrediente adicional del efecto psíquico resultante de que a uno le tiren... sin embargo, hay un dicho en la aviación que indica que “mientras se vean los misiles o la ráfaga de proyectiles, no es a uno al que le están tirando”

Regreso a la base

Cierto es que tuvimos un poco de fortuna, ya que los ingleses no habían puesto un buque entre las islas y el continente para atacar a las unidades durante el regreso.

Cuando estábamos a 150 millas de Río Grande, enlazamos informando nuestro retorno a la base y preguntamos por los pilotos de la primera sección. Nos dijeron que no habían regresado. Por el tiempo que había transcurrido no tendrían combustible, así que obviamente confirmamos que habían sido derribados.

En cuanto a nuestro ataque, el teniente Lecour y el teniente Sylvester quien fue el último en la corrida, pudieron observar que mis lanzamientos habían horquillado el blanco –

dos bombas antes y dos bombas después del mismo – y que Lecour con sus lanzamientos había dejado la fragata inglesa envuelta en una nube espesa de humo y fuego. Esto obligó a Sylvester a lanzar sus propias bombas mientras cruzaba una columna de humo y esquivarlas producidas por el lanzamiento anterior.

A la Ardent se le arrojaron unas 20 bombas MK 82 de 500 libras, con cola de retardo de caída. Una de estas bombas lanzadas por nosotros con espoleta de retardo y cola frenada – snakeye – eran suficientes para hundirla, porque una fragata no es un buque muy resistente.

Finalmente llegamos a Río Grande, con un nivel de combustible remanente tan bajo que no hubiera alcanzado para dar siquiera una vuelta más al aeropuerto. Ese día, recién en tierra, tomamos conciencia de lo que habíamos hecho. Fue nuestro bautismo de fuego, habíamos perdido tres camaradas y tres aviones. Además los aviones de Sylvester y Lecour registraban varios impactos cada uno.

El ataque había dado el resultado ya programado muchas veces por nuestros sistemas de análisis operativos. El mismo era un 50% de bajas al atacar a un destructor con este tipo de aviones, que al no tener armas llamadas inteligentes, obligaba a los pilotos a ingresar a la zona caliente de tiro y exponerse sobremanera pasándole por encima al blanco elegido, a muy baja altura y muy corta distancia directa. Esta era la única manera de atacar teniendo una probabilidad aceptable de impactar el blanco. Se había cumplido esa probabilidad y teníamos la esperanza de que el ataque, al menos, hubiera sido dañado seriamente.

En cuanto a los pilotos derribados, el capitán Philippi se eyectó, sobrevivió. Convivió una noche con un granjero y su familia y lo fueron a rescatar al día siguiente. El teniente Arca, con su avión perforado, se eyectó sobre Puerto Argentino y fue rescatado por un helicóptero del Ejército. El teniente Márquez no pudo eyectarse luego de haber sido atacado por el Harrier y falleció.

<http://www.lagazeta.com.ar/>