

HERCULES BOMBARDERO **CONFLICTO DE MALVINAS**

Comodoro (R) Roberto M. Cerruti
30 de agosto de 2012
Edición 2

Prólogo

Luego de la primera edición, quienes leyeron el escrito y tenían información que optimizaría el trabajo la brindaron desinteresadamente, gracias, por ello en esta nueva versión incorporé los datos que me acercaron y otros que obtuve de mis investigaciones.

Entre la información recibida surgió lo sucedido el 31 de mayo de 1982, cuando cumpliendo un vuelo nos cruzamos en el Atlántico con el RFA Fort Grange que iba camino a reunirse con la Fuerza de Tareas Británica. En ese buque se encontraba el entonces Teniente Royal Navy John Charles Osmond con el cual he intercambiado mails que me han sido de gran utilidad.

De sus correos obtuve la información que luego del 29 de mayo los buques de la flota inglesa que se dirigían al sur recibieron órdenes de apartarse de la costa americana para alejarse del alcance de los aviones de la Fuerza Aérea Argentina (FAA).

Así mismo, recibí recortes periodísticos de Brasil referidos al VLCC Hercules, de manera tal de poder incluir los días previos al hundimiento del buque.

Estos nuevos datos que documentan los hechos hicieron que cambiara la división del trabajo en anexos y adjunto, no para darle una jerarquía a esos testimonios si no para mayor comodidad del lector y por ello, también he agregado más fotos y croquis explicativos.

Además, merecía ser descripto el derribo del TC - 63 en un homenaje a sus tripulantes, ellos cumplían con la tarea de "marcación de blancos navales", una misión no prevista en el manual de procedimientos del Escuadrón, pero cuando se está en guerra y se necesita, todo esfuerzo es poco.

La guerra se desarrolló entre el 1 de mayo y el 14 de junio de 1982 en la zona de exclusión total; los tripulantes de los escuadrones aéreos que volaron en esa área, junto con el personal de las unidades que combatieron y permanecieron en las islas, durante ese período, pagaron con hombres y material el costo de pertenecer al pequeño grupo de excombatientes.

Un agradecimiento para los veteranos de guerra quienes volaron a las islas entre el 2 y el 30 de abril y desde el continente planificaron las operaciones militares, nos brindaron el sostén logístico y el apoyo técnico, ya que sin ellos no hubiera sido posible cumplir con las misiones asignadas.

Un reconocimiento especial a mis camaradas con los que integrábamos una de las tripulaciones del Escuadrón I y con los que conviví durante el conflicto, para agradecerles el espíritu de equipo y el profesionalismo que demostraron en las situaciones vividas, cada uno puso todo su esfuerzo y sus conocimientos a disposición de las tareas ordenadas con vocación de servicio.

Introducción

La Fuerza Aérea Argentina (FAA), durante el conflicto por las islas Malvinas, combatió con los medios disponibles y, en muchos casos, aplicó todo tipo de inventivas para suplir las diferencias tecnológicas con que contaba el enemigo a fin de lograr el éxito.

Una de esas ideas fue armar un C - 130 Hercules con bombas para interferir el sostén logístico enemigo o sea realizar tareas de interdicción aérea lejana, dadas las distancias que se deberían recorrer. Este es un registro de las actividades realizadas por los tripulantes de esa aeronave, desde el 2 de abril hasta el 8 de junio de 1982.

Finalizada la contienda se comenzaron a publicar libros y artículos referidos a los hechos bélicos y anécdotas; a su vez la FAA, luego de varios años y del trabajo de varias comisiones, publicó en la colección de la Historia de la Fuerza Aérea Argentina el Tomo IV - "La Fuerza Aérea en Malvinas" en dos volúmenes.

"La Fuerza Aérea en Malvinas" comienza con los antecedentes históricos, para luego relatar la situación previa al conflicto, los sucesos del mes de abril de 1982 y luego detalla en el capítulo VII las operaciones aéreas día por día, incluyendo lo sucedido en cada fecha sobre la meteorología, la situación militar, las operaciones aéreas y algunas anécdotas.

En el capítulo VII, en las fechas que se detallan más abajo está registrado el C - 130 "Tigre" en un vuelo a Malvinas y luego, cumpliendo vuelos de "Exploración y reconocimiento", una forma de referirse a los vuelos de interdicción aérea; ya que las autoridades de la FAA, de ese entonces, decidieron no dar a publicidad las misiones realizadas por esa tripulación.

La justificación de no dar a conocer esos vuelos fue para ocultar la orden de atacar un superpetrolero dada por la Fuerza Aérea Sur (FAS), el 8 de junio de 1982.

Ese ataque motivó que la empresa Amereda Hess Shipping Corporation y otros iniciaran un pleito contra la República Argentina en el Tribunal Federal para el Distrito Sur de New York, en los Estados Unidos de Norteamérica. (Caso número 87 - 1372 Suprema Corte de los Estados Unidos, se adjunta como Anexo "Alfa")

La empresa buscaba *"un resarcimiento económico por las pérdidas sufridas como resultado de un ataque efectuado por un avión militar de la República Argentina"...*"cuando el petrolero se encontraba en alta mar en el Atlántico Sur durante la Guerra entre Gran Bretaña y Argentina con respecto a las Falkland Islands (Islas Malvinas)" (sic)

Poco después de finalizar la guerra se le transmitió a la tripulación la orden de "no comentar los hechos" debido a que había un juicio contra el estado argentino y que una vez finalizado el mismo, se daría a publicidad lo acontecido.

La Suprema Corte de USA para el segundo circuito se expidió el 23 de enero de 1989, no dando a lugar al reclamo *"por que ni los hechos expuestos ni el perjuicio a la propiedad sucedieron en los Estado Unidos"*, sin embargo por motivos que se desconocen se mantuvo la reserva sobre lo sucedido.

El inicio

En el mes de marzo se ordenó la recuperación de las Islas Malvinas y se fijó el 1 de abril de 1982 (luego se demoró 24 horas) como el día de la operación, la planificación se mantuvo en secreto para la mayoría de los argentinos e involucraba a medios de la Armada Argentina (ARA), del Ejército Argentino (EA) y de la FAA.

Uno de los medios asignados de la Fuerza Aérea fue el Escuadrón I C - 130 del Grupo 1 de Transporte de la I Brigada Aérea, quien inmediatamente comenzó a trabajar en el alistamiento del personal y el material.

El Jefe de Escuadrón Vicecomodoro Alfredo A. Cano reunió al personal que cumplíamos funciones con destino en el Escuadrón y comenzamos con las tareas de alistamiento.

Una de las primeras órdenes que nos transmitió fue integrar tripulaciones fijas. Diferente de lo que era normal, donde para cada vuelo se designaba la tripulación, que en general se conformaba con el personal que estaba disponible o que les correspondía volar, a los fines de mantener su entrenamiento.

Al nombrar tripulaciones fijas, se aplicó el criterio de compensar entre sus integrantes la cantidad de horas de vuelo, la experiencia en el avión, la etapa alcanzada (capacidad operativa en la aeronave), la jerarquía y la personalidad de cada uno, en busca de conformar los mejores equipos posibles.

Una de esas tripulaciones fue la integrada por:

Vicecomodoro Alberto Vianna
Capitán Andrés Francisco Valle
Capitán Roberto Mario Cerruti
Suboficial Principal Pedro Esteban Razzini
Cabo Principal Ricardo Figueroa
Suboficial Auxiliar Oscar Ardizoni
Suboficial Auxiliar Carlos Domingo Nazzari
Suboficial Ayudante Juan Marnoni

La recuperación de las islas

Las tripulaciones designadas del Escuadrón I para la recuperación de las Islas fueron citadas en las instalaciones de la I Brigada Aérea y al presentarse el 1 de abril a las 17.00, casi todos desconocían cuál era el motivo de la reunión, aunque como era común ser llamados para recibir directivas, a comienzos de año, a nadie le sorprendió que requieran su presencia.

Una vez reunidos se informó cuál era la tarea y se comenzó con la Reunión Previa al Vuelo (RPV), donde cada especialista explicó los detalles de la operación a ejecutar, en mi caso expuse el plan de navegación aérea a desarrollar.

La lista de control de procedimientos (LCP) se seguía rutinariamente, sin embargo se sentía en el ambiente que estábamos siendo testigos de un momento histórico.

La tarea del Escuadrón I era desplegar cuatro C - 130H y un KC - 130, para ejecutar una operación aerotransportada con entrega por aterrizaje de personal y material en el aeródromo de las

Islas Malvinas, cada uno de los Hercules era identificado con el indicativo "Litro" y un número que indicaba el orden de despegue y posterior aterrizaje en el aeródromo de las islas.

Los Hercules y los demás aviones de transporte participantes que le seguían, debían "volar en un corredor" de manera que hubiera un flujo constante de aeronaves volando hacia las islas, descargando y regresando, de manera ininterrumpida.

El C - 130H matrícula TC - 63 con el indicativo "Litro 2" fue el que nos asignaron y a las 20.05 despegamos con destino al aeródromo de Comodoro Rivadavia al que arribamos a las 23.25, junto con el resto de las aeronaves participantes.

A la 0 hora del 2 de abril llegaron a la plataforma de vuelo los efectivos del Regimiento de Infantería 25, la Compañía de Ingenieros de Combate 9 y elementos del Comando de la IX Brigada de Infantería, quienes serían transportados en nuestro avión y en el "Litro 3" y a las cuatro de la madrugada embarcaron para cumplir con su tarea.

A la hora prevista para la puesta en marcha se nos ordenó demorar el despegue una hora, por que se recibió la información que había obstáculos en la pista de Puerto Stanley, que impedían el aterrizaje de las aeronaves.

Se despegó a las 06.20, detrás del "Litro 1" para el destino previsto, durante el vuelo se nos ordenó reducir la velocidad de crucero para darle tiempo al "Litro 1" a arribar y controlar el área del aeródromo.

Luego de aterrizar y hacer descender a los pasajeros y descargar el material se retornó a Comodoro Rivadavia, donde arribamos a las 11.50.

Se había cumplido el primer vuelo de muchos, cosa que desconocíamos, ya que nadie podía prever como se desarrollarían los acontecimientos.

Durante el vuelo de ida y regreso se hizo un relevamiento, con el radar, de todos los buques que estaban navegando en la zona, para informarlo luego al área inteligencia del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur (EM de la FAS). Nos llamó la atención la gran cantidad de navíos que detectamos, muchos eran pesqueros, aunque otros debían estar cumpliendo tareas de inteligencia.

Para la tarde del 2 de abril, cuando nos encontrábamos en Comodoro Rivadavia viendo las noticias de la toma de Malvinas, el primer paso de la operación de recuperación había finalizado.

Abastecimiento y traslados aéreos

El plan inicial del gobierno era recuperar las islas, dejar un destacamento y negociar con el Reino Unido, pero dado el éxito popular conseguido, se cambió de idea y decidieron negociar desde la disuasión, ordenando reforzar las defensas ante la posibilidad del envío de un contingente inglés para retomarlas.

El refuerzo de las islas se fue incrementando a medida que pasaba el tiempo y lo comprobamos durante el puente aéreo; donde los primeros días de abril ejecutábamos pocos cruces y a medida que cambió el plan se fueron incrementando la cantidad de vuelos de transporte.

La respuesta inglesa fue comunicar que creaban una zona de exclusión, a partir del 8 de abril, con un radio de 200 millas náuticas alrededor del archipiélago, que enviaba submarinos nucleares y que a partir del 12 de abril todo buque de guerra que se encontrara en la zona sería hundido; asimismo comenzó la preparación de una fuerza de tareas naval que al poco tiempo se dirigió a la zona.



Carta de navegación 1:2.188.800 utilizada desde el 2 abril hasta el 6 de mayo de 1982

Para cumplir con la decisión política de defender las islas ante la idea de querer ser recuperadas por los ingleses, se ordenó el traslado de todo tipo de medios, personal y material.

Pero por orden superior a partir del 10 de abril y a consecuencia de la creación de la zona de exclusión, ningún buque de la Armada (ARA) ingresaría en el área, explicándose que se pretendía continuar con las negociaciones diplomáticas que se estaban llevando a cabo.

Esa determinación redujo el abastecimiento por vía marítima a un mínimo de buques y la responsabilidad del traslado de personal y material para reforzar las defensas quedó en la aviación de transporte civil y militar.

El contar solo con aviones de transporte para esa tarea implicó varias limitaciones, como: operar en una sola pista de aterrizaje durante las veinticuatro horas, en una zona de condiciones meteorológicas variables y en general desfavorables por los techos de nubes bajas y vientos muy fuertes, una plataforma muy pequeña que permitía recibir pocas aeronaves para la carga y descarga y, principalmente, la poca capacidad de bodega de los medios aéreos en relación a los transportes marítimos.

La decisión de no enviar buques militares a la zona de exclusión permitió preservar a los mismos del peligro de ser hundidos, pero el material que se podía trasladar por los medios de transporte aéreo fueron muchos menos de lo planificado inicialmente y eso incidió directamente en la defensa de las islas durante la guerra.

La pista, que pasó a llamarse Base Aérea Militar Malvinas (BAM Malvinas), tenía una orientación 08/26 (dirección 080° / 260°) con 1250 metros largo por 45 metros de ancho y las condiciones meteorológicas mínimas para aterrizar eran 100 metros de techo de nubes y 2000 metros de visibilidad, sin embargo en varias oportunidades los aviones de transporte aterrizaron con 50 metros de techo y 500 metros de visibilidad.

Los inconvenientes no eran los vuelos en si, el problema se planteaba con el material a transportar ya que la carga y descarga de los aviones requería de un gran esfuerzo de los Operadores del Sistema de Entrega Aérea (OSEA) y de más tiempo del previsto normalmente, eso debido a que en muchos casos los elementos no eran aptos para el tamaño de la bodega del avión.

Por ejemplo, el material del ejército que de acuerdo a las planificaciones militares se había adquirido para operar en el continente y no para ser trasladado por modo aéreo, tenían dimensiones que hacían complicado el ingresarlos a la bodega de carga.

La tripulación, en el transcurso del mes de abril, realizó vuelos de transporte entre aeródromos del continente y desde ellos hacia la BAM Malvinas, aterrizando en 25 oportunidades en la pista de Malvinas y volando casi todos los días del mes, con un total de 140.3 horas.

FECHA	MATRÍCULA	TIEMPO VUE-		DESDE - HASTA	DESPEGUE	ATERRIZAJE
		LO				
01-abr	TC - 63	3.3		PAL-CRV	20.05	23.25
02-abr	TC - 63	5		CRV-MLV-CRV	06.20	11.50
03-abr	TC - 63	1.5		CRV-GAL	15.05	16.35
04-abr	TC - 63	8.1		GAL-MLV-CRV-MLV-CRV	08.05	20.40
05-abr	TC - 63	5		CRV-MDP-CRV	16.50	23.50
06-abr	TC - 65	4		CRV-ESC-H24	19.15	
07-abr	TC - 65	.7		H24-PAL		00.40
08-abr						
09-abr	TC - 63	9.6		CRV-MLV-CRV-MLV-CRV	00.00	14.35
10-abr	TC - 63	8		CRV-MLV-H24	13.10	
11-abr	TC - 63	6.2		H24-GAL-GRA-MLV-CRV		13.00
12-abr	TC - 63	8.2		CRV-MLV-CRV-MLV-CRV	10.05	22.05
13-abr	TC - 63	4.4		CRV-MLV-CRV	17.40	22.10
14-abr	TC - 63	8.4		CRV-MLV-CRV-MLV-CRV	00.20	12.00
15-abr	TC - 63	5.6		CRV-MLV-CRV-TRE-H24	11.20	
16-abr	TC - 63	3.9		H24-MLV-CRV		04.55
17-abr	TC - 63	7.5		CRV-MLV-CRV-PAL	09.40	20.10
18-abr						
19-abr	TC - 63	1.3		CRV-H24	22.45	
20-abr	TC - 63	7.4		H24-MLV-CRV-MLV-CRV		09.45
21-abr	TC - 63	8.4		CRV-MLV-CRV-MLV-CRV	06.20	16.55
22-abr	TC - 63	8.2		CRV-MLV-CRV-MLV-H24	12.25	
23-abr	TC - 63	.7		H24-CRV		00.45
24-abr	TC - 63	9		CRV-MLV-DIL-GRA	09.10	23.10
25-abr	TC - 63	2		GRA-SJU-CRV-	01.05	03.30

26-abr	TC - 63	8.4	CRV-MLV-CRV-MLV-CRV	05.00	19.10
27-abr					
28-abr	TC - 63	5.5	GAL-MLV-CRV-GAL	13.15	20.50
29-abr	TC - 63	.9	CRV-TRE	22.00	22.55
30-abr	TC - 63	.9	TRE-CRV	05.20	06.15
		140.3			

Vuelos realizados por la tripulación en el mes de abril de 1982

Durante este período volamos en la aeronave matrícula TC - 63 hasta que iniciada la guerra las necesidades operativas cambiaron y los aviones empezaron a ser utilizados por las tripulaciones disponibles o de turno.

El TC - 63 fue derribado, el 1 de junio, por una patrulla aérea de combate (PAC) británica cuando cumplía la tarea de "marcación de blancos navales", otra misión para la cual el C -130 no había sido diseñado. Ver "Derribo del TC - 63 - Marcación de blancos navales" - "Adjunto 1".

Puente aéreo - Primer aterrizaje

Con el ataque inglés del 1 de mayo de 1982, se inició el conflicto bélico y el abastecimiento de Puerto Argentino por modo aéreo se redujo en intensidad, ya que las malas condiciones meteorológicas, los radares enemigos que trataban de detectar cualquier vuelo que se dirigiera a las islas para interceptarlo y los ataques aéreos o bombardeo naval sobre la zona del aeródromo ponían en riesgo cualquier operación.

En esas condiciones, la única aeronave capaz de sortear todo tipo de inconvenientes meteorológicos y de tener una autonomía de vuelo que le permitiera volar bajo, de ida y regreso, para no ser detectada por los radares enemigos. Que, además podía descargar y cargar sus bodegas rápidamente, para no estar expuesta demasiado tiempo a un bombardeo en la plataforma y que sus tripulaciones, en el mes de abril, habían operado diariamente en la pista de Malvinas era el C - 130H.

Se debe aclarar que iniciadas las acciones algunas aeronaves de transporte de menor porte aterrizaron en diferentes pistas de las islas para entregar suministros y rescatar personal, demostrando la valentía de esas tripulaciones.

El Hercules fue concebido para realizar los procedimientos operativos de transporte de tropas y material en entrega por aterrizaje o lanzamiento, sin embargo el concepto era que para poder ejecutar cualquiera de esas tareas se debía tener un mínimo de superioridad aérea, lo que no sucedía en este caso.

Por lo tanto, si el avión sufría daños por algún impacto de proyectiles enemigos durante el vuelo y se viera obligado a descender, las posibilidades eran tratar de llegar a tierra para aterrizar de cualquier modo o amerizar en el Océano Atlántico

Para ese caso se contaba con las balsas salvavidas con que está equipado el avión, sin embargo al vestir el buzo de vuelo y no un traje antiexposición, al frío y al agua, el tiempo de supervivencia en el agua a esas bajas temperaturas era mínimo.

La aeronave solo posee un paracaídas para el caso de una emergencia de alarma de puerta o rampa abierta, de todos modos no los necesitábamos por que en la zona de combate se volaba

tan cerca del agua que no hubiera sido posible su utilización, ya que no contábamos con la altitud requerida para un lanzamiento en paracaídas.

Pese a esos inconvenientes, desde el inicio de la guerra el Escuadrón I trató de continuar abasteciendo las islas, aunque por un motivo u otro los intentos de aterrizar en Puerto Argentino se veían frustrados.

Otras tripulaciones, como la nuestra, continuaban con la tarea de abastecer distintos aeródromos de la Patagonia con diferentes puntos del país y en nuestro caso cumplimos con los siguientes vuelos:

FECHA	MATRÍCULA	TIEMPO VUELO	DESDE - HASTA	DESPEGUE	ATERRIZAJE
01-may	TC-63	4.4	CVR-GRA-TRE	18.35	21.00
02-may	TC-63	.8	TRE-CRV	09.05	09.55
04-may	TC-66	3.2	CRV-GAL-CRV	08.55	-
04-may	TC-65	.9	CRV-TRE	-	23.15
05-may	TC-65	.7	TRE-CRV	13.55	14.40

El 6 de mayo fuimos designados para realizar un vuelo de abastecimiento por aterrizaje en Puerto Argentino, Malvinas.

La tripulación estaba compuesta por:

Comodoro Jorge F. Martínez
 Vicecomodoro Alberto Vianna
 Capitán Andrés F. Valle
 Capitán Roberto M. Cerruti
 Suboficial Principal Pedro E. Razzini
 Cabo Primero Carlos A. Ortiz
 Suboficial Auxiliar Carlos D. Nazzari
 Suboficial Auxiliar Juan E. Marnoni

En horas de la mañana se procedió a realizar la reunión previa al vuelo (RPV), donde se nos informó que la aeronave asignada era el TC - 65 y el indicativo de llamada "Tigre". En esa reunión se nos comunicó: los horarios a cumplir, los indicativos de las estaciones de radio, las frecuencias de comunicaciones, las claves de comunicaciones, la ruta a volar, los puntos de control, la información meteorológica, el estado de la pista de Puerto Argentino, que ya había sido bombardeada, y la situación táctica.

Luego nos dirigimos al avión para alistar el vuelo, que ya tenía la carga a bordo, y para ultimar los detalles de la tarea encomendada.

A las 12.00 despegamos de Comodoro Rivadavia iniciando el vuelo con rumbo a Santa Cruz, al llegar a las proximidades de Puerto Deseado iniciamos el descenso y pusimos rumbo al norte de las Islas Malvinas siguiendo la ruta ordenada, en vuelo a bajo nivel.

Se había decidido que lo ideal era volar debajo de los 100 pies (30 metros) de altitud para evitar ser detectados por los radares enemigos, aunque casi siempre mantuvimos 60/70 pies (alrededor de 20 metros) por radio altímetro.

El mantener esa altitud de vuelo era la única forma de evitar ser detectados por los piquetes radar, quienes enviarían a las patrullas aéreas de combate (PAC) para interceptarnos y derri-

barnos; también nos servía para eludir a la artillería antiaérea de los buques, quienes al detectarnos en sus radares podían lanzar los misiles.



**Faro de Puerto Argentino
Fotografiado desde el TC - 63
(abril de 1982)**

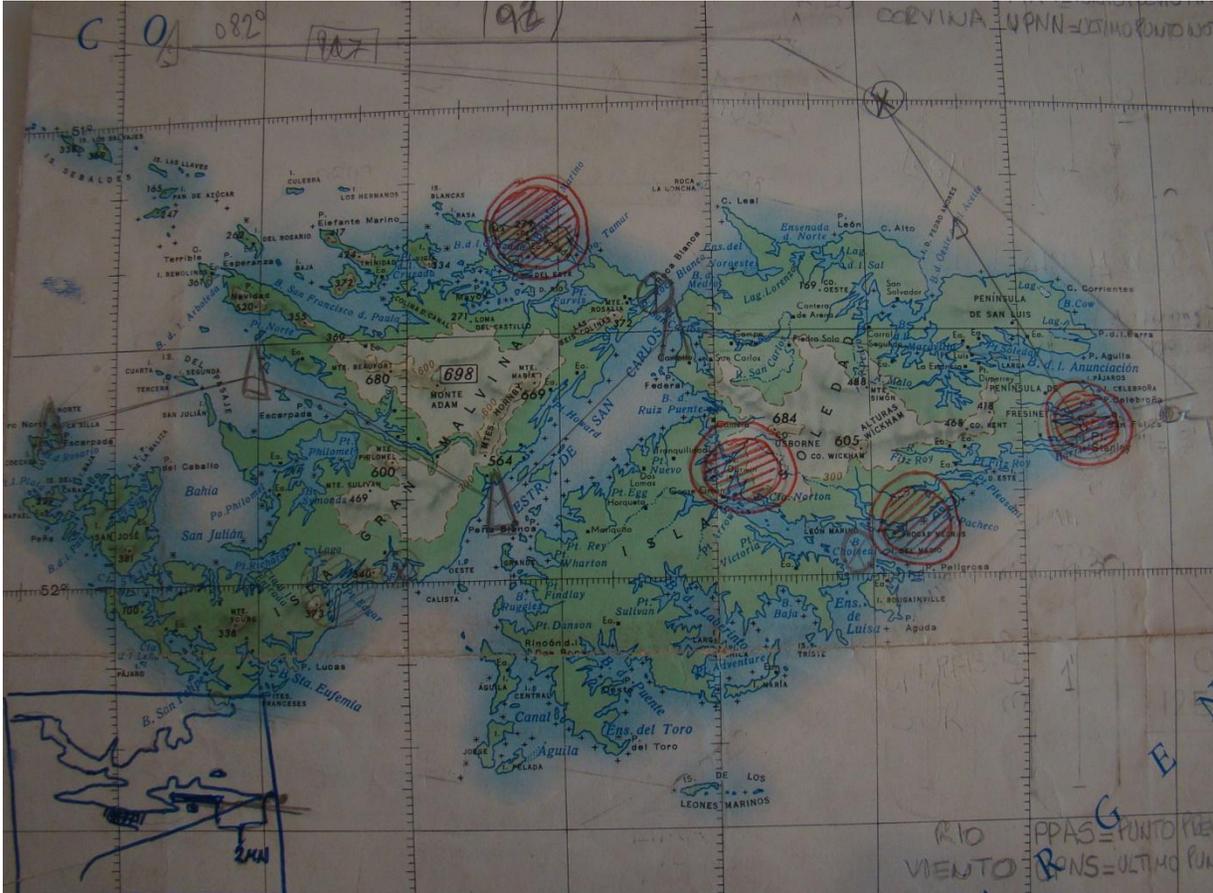
Esas altitudes poco tenían que ver con lo indicado en el “Manual de vuelo táctico del Escuadrón I C - 130”, que era una traducción del utilizado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norteamérica (USAF), donde se indicaba que la altitud más baja a mantener para una operación diurna era de 500 pies y para una nocturna de 1000 pies.

Durante el vuelo sobre el océano y confirmando los informes con que contábamos, la meteorología fue con el cielo cubierto de nubes bajas a una altura de alrededor de 300 metros y con 3 kilómetros de visibilidad.

Luego de pasar al norte del estrecho San Carlos, pusimos rumbo al sureste hasta realizar el último giro para enfrentar la final de la pista de Puerto Argentino, cumpliendo con todos los puntos de notificación.

Manteníamos “silencio de radio” y cada cierto tiempo prendía el radar para observar que había en los alrededores, en una oportunidad observé unos ecos e inmediatamente lo apague para no ser detectados, presumiblemente eran buques enemigos, pero con nuestro comandante (Vicecomodoro Vianna) decidimos ignorarlos.

Cuando estábamos a 15 minutos del destino, rompimos el silencio de radio, diciendo al aire la palabra clave que nos habían asignado para indicar nuestra presencia, la que fue contestada con otra palabra que nos permitía el aterrizaje, así que continuamos volando hacia la pista, donde antes del toque y luego de decir otra palabra clave, nos informaron la presión barométrica y dirección e intensidad del viento.



Carta de navegación 1:1.000.000 utilizada el 6 de mayo de 1982

A las 15.50 habíamos aterrizado en la parte derecha de la pista 26, solo estaba operable ese lado, por que el otro tenía un cráter de grandes dimensiones producto del impacto de una de las bombas de 1000 libras, que había lanzado un avión Vulcan de la Real Fuerza Aérea (RAF).

La tripulación del Vulcan había despegado del aeródromo Wideawake, en la Isla Ascensión, y luego de volar durante 09.10 horas y de varios reabastecimientos de combustible en vuelo había bombardeado la pista a las 04.40 del 1 de mayo, dando inicio al conflicto armado.

Luego del aterrizaje, se carreteó hacia el lugar indicado y con los motores en marcha se descargaron 14.000 kilos de carga y se embarcaron 23 heridos, despegando a los 45 minutos para en vuelo rasante y en una ruta casi inversa a la de la ida, regresar al continente, arribando al aeródromo de Comodoro Rivadavia a las 18.35 y rompiendo por primera vez el bloqueó ingles. Los intentos del Escuadrón I por cumplir con misiones de abastecimiento aéreo por aterrizaje en la pista de Puerto Argentino fueron muchas, primero de día y luego de noche, pero solo treinta y un veces se logró aterrizar. Transportando personal y todo tipo de carga para apoyar a los de-

ensores, además de brindarles apoyo moral y evacuar a los heridos que necesitaban atención médica especializada.

Las misiones que no lograron aterrizar fueron, la gran mayoría de las veces, por malas condiciones meteorológicas que no permitían ver la pista o por que la situación táctica era adversa con el riesgo de exponer a la aeronave a un casi seguro derribo o a ser atacada en la pista o en la plataforma del aeródromo. Muchos de esos vuelos fueron abortados cuando se dirigían a Puerto Argentino o próximos al arribo, por lo que el riesgo siempre fue alto.



Fotografía aérea inglesa de la pista de Puerto Argentino con el impacto de las bombas del Vulcan (1982)

Con la satisfacción de haber cumplido con ese aterrizaje, continuamos ejecutando vuelos logísticos entre diferentes aeródromos, como se detalla a continuación:

FECHA	MATRÍCULA	TIEMPO VUELO	DESDE - HASTA	DESPEGUE	ATERRIZAJE
12-may	TC-64	.3	PAL-PAL	01.15	01.30
13-may	TC-64	8.1	PAL-PAR-RTA-DIL-TRE-GAL	08.15	22.50
14-may	TC-64	3.9	GAL-EPO-PAL	01.25	06.30

El 15 de mayo nos trasladaron de El Palomar a Río Gallegos para cumplir tareas de reabastecimiento de combustible en vuelo en el KC-130, matrícula TC-70, una vez a cargo del avión recibimos la orden de desplazarnos a la BAM Santa Cruz.

Lamentablemente solo realizamos el vuelo de traslado desde Río Gallegos a Santa Cruz, ya que durante ese período los cazabombarderos, a los que debíamos reabastecer, no cumplieron misiones por las malas condiciones meteorológicas en el área de las islas.

El 20 de mayo fuimos reemplazados y enviados a Buenos Aires.

El bombardero

El sostén logístico de la fuerza de tareas naval británica, que se encontraba tan lejos de su territorio, requería de un gran esfuerzo de abastecimiento, por lo tanto muchos buques se dirigían a abastecer y reforzar a la fuerza inglesa, lo que hacían alejados de las costas americanas fuera del radio de acción de los aviones argentinos basados en el continente.

Las aeronaves aptas para hacer exploración y reconocimiento lejano y con capacidad de ataque a buques eran los P - 2 Neptune, pero el 9 de mayo la Fuerza de Tareas 80 de la Armada Argentina (ARA) comunicó que estaban fuera de servicio y que por lo tanto no ejecutarían más operaciones aéreas.

No había posibilidades de interferir ese tránsito de la flota enemiga, eso preocupaba a la FAS, quien dirigía las operaciones aéreas contra las fuerzas inglesas, por lo que requirió al Comando Aéreo Estratégico (CAE), basado en el edificio Cóndor, que planificara alguna forma de interditar ese tráfico en alta mar.

La "interdicción aérea" se define (diccionario militar conjunto) como: " *la actividad que tiene por finalidad negar o impedir al enemigo el uso de áreas o rutas, restringiendo sus desplazamientos e interfiriendo su acción de comando y control*".

Por lo tanto había que atacar las líneas de abastecimiento enemigas o sea restringir la libertad de acción del tráfico inglés en alta mar; en este caso iba a ser *una interdicción aérea lejana*, dada las distancias que debería recorrer la aeronave designada al efecto.

Un estudio determinó que la aeronave más apta para la tarea era el C - 130 H Hercules, por que poseía una gran autonomía que podía ser incrementada, existía la posibilidad de agregarle algún tipo de armamento y había tripulantes que estaban entrenados en búsqueda y salvamento, en exploración aeromarítima y en desempañarse en formas autónoma en diferentes tipos de operaciones aéreas; esta propuesta fue aprobada por el CAE.

La aeronave con matrícula TC - 68 fue asignada para la tarea y se determinó que por su capacidad técnica las modificaciones debían realizarse en la Fábrica Militar de Aviones (Córdoba).

Los estudios de ingeniería determinaron que se hicieran las siguientes modificaciones:

- instalaron cuatro tanques pilones de combustible – originalmente diseñados para adosarse debajo de los planos (alas) – en el interior de la bodega de carga para aumentar su autonomía (aproximadamente a 19.00 horas de vuelo)
- en las dos estaciones externas, en el lugar de los dos tanques de combustible, se le adaptaron dos raquetas portabombas múltiples MER (multiple ejection raquet), en las que podía transportar hasta seis bombas de 250 kilogramos en cada una (doce en total)
- en el puesto del piloto sobre el tablero de instrumentos se colocó una mira de tiro SFON, en uso en las aeronaves Pucará
- al volante del puesto del piloto se le agregó un botón para disparar las bombas
- en el puesto del copiloto, sobre el panel derecho, se instaló la caja de control del sistema de armas, que era desde donde se habilitaba su utilización

El dispositivo era rudimentario y la aeronave no había sido diseñada para realizar ese tipo de tarea; por lo tanto la probabilidad de acertar a un blanco naval era remota, pero se trataba de

cumplir con uno de los objetivos de la interdicción aérea que es "interferir" o molestar al enemigo. La Fuerza Aérea de Estados Unidos si tenía C -130 artillados, pero de una forma muy distinta a la planificada para esta ocasión y con un poder de fuego mucho mayor.

Mientras se desarrollaba esa idea, la tripulación que en esos momentos integrábamos: Vicecomodoro Alberto Vianna, Capitán Andrés Valle, Capitán Roberto Cerruti, Suboficial Principal Pedro Razzini, Suboficial Auxiliar Carlos Nazzari y Cabo Primero Carlos Ortiz, había arribado a Buenos Aires.

El 21 de mayo al presentarnos en la I Brigada Aérea nos enteramos de ese plan e inmediatamente nos reunimos para evaluar y analizar la situación. Luego, cada uno expuso su voluntad de tripular esa aeronave, conscientes de los riesgos que ello implicaba.

El que fuera nuestro Jefe de Escuadrón Hercules durante la guerra, Comodoro (R) Alfredo Abelardo Cano, en Mar del Plata, en un reportaje expreso: (se adjunta el reportaje completo como Anexo "Bravo"– <http://www.porsiempremalvinas.com.ar /Malvinas.htm>, 01 de abril de 2012)

"Volviendo a los Hércules..... Le cuento que un día en Comodoro Rivadavia, viene el Comodoro Martínez y me dice; Fredy, - porque me llaman así - tiene que designar una tripulación para ir a Córdoba a volar un Hércules al que le han colocado dos lanzadores de bombas de Canberra (cargan seis bombas de 250 Kg. c/u) La idea es ir a atacar al Queen Elizabeth que viene con 5.000 infantes a bordo. Yo le contesto: Señor, creo que la idea no es muy brillante, porque si es así, vendrá con cinco o seis Fragatas de escolta, con lo cual resultará imposible atacarlo.

Desde ya le digo que esa - en mi modesta opinión - es una misión sin retorno. Como tengo en este momento la "mala suerte" de ser el jefe de Escuadrón, voy a ir yo porque no tengo más remedio, pero no puedo condenar a la muerte a mi tripulación, por tener ellos también, la "mala suerte" de ser precisamente "mi" tripulación, así que voy a ir con voluntarios, si es que los consigo. Ah, un pedido muy especial, el autor de la idea debe venir conmigo en el avión.

Cuando estábamos por ascender a la máquina que nos llevaría a Córdoba - un Cessna Citation de la Policía Federal - nos llega la orden de cancelar la ida a Córdoba. El Comodoro Martínez me comunica que "LOS TIGRES" se habían presentado como voluntarios y que ya estaban viajando rumbo a Córdoba, desde Buenos Aires, donde se encontraban de descanso. Ésta era una tripulación muy particular, por su abnegado espíritu de equipo, (usaban a modo de distintivo, bufandas del mismo color tejidas por sus esposas), se habían autodenominado "LOS TIGRES" y eran felices realizando misiones arriesgadas.

De todas maneras el ataque al Queen Elizabeth se descartó. Éste Hércules bombardero actuó en el sur y tuvo oportunidad de atacar a dos petroleros, uno de ellos - el Hércules precisamente, así se llamaba - recibió las bombas en su casco y si bien no explotaron tampoco se pudieron

desactivar y debió ser hundido frente a las costas de Brasil. En su momento la Argentina había negado ser responsable de esos ataques pues no quería que trascendiera esa capacidad, pero hoy lo cuento porque luego fue blanqueado.

Aclaración: las bufandas las tejió la esposa de nuestro Comandante de aeronave con lana inglesa que él adquirió en Puerto Argentino.

Sabíamos que reuníamos las condiciones para ser aceptados, ya que sumábamos mucha experiencia en vuelo y estábamos habilitados en las diferentes operaciones aéreas que cumplía el Escuadrón, como aterrizajes de asalto, lanzamiento de personal y carga, reabastecimiento de combustible en vuelo, búsqueda y salvamento, exploración aeromarítima y vuelos a bajo nivel.

También habíamos ejecutado operaciones en la Antártida, aterrizando con diferentes condiciones meteorológicas en la Base Vicecomodoro Marambio, lanzado carga en otras bases de ese continente, ejecutado vuelos de exploración lejana, para detectar buques pesqueros en la plataforma continental y haciendo observación de hielos (detección de témpanos a la deriva), además de sobrevolar las islas Georgias de Sur, Sandwich del Sur, Orcadas, la Base General Belgrano, etc.

Nuestra presentación tuvo el visto bueno de la superioridad y se nos ordenó trasladarnos a Córdoba para hacernos cargo de la aeronave y ejecutar los vuelos de prueba, ensayos portantes y adiestramiento en el lanzamiento de bombas ya que nunca un Hercules había estado equipado de esa manera.

Al arribar a Córdoba, el 24 de mayo, y dada la urgencia de la situación todo se redujo a realizar tres vuelos de lanzamiento de bombas de ejercicio para cumplir con esos requisitos, volamos unas 4 horas en total y determinamos, junto con los especialistas que el procedimiento aéreo sería el siguiente:

1. se le asignaba a la tripulación una ruta y un área de búsqueda con un nivel de vuelo de crucero (aproximadamente FL 230, que variaba según el peso del avión) y se buscaba con el radar a posibles buques que estuvieran en la zona del océano Atlántico asignada.
2. una vez localizado un eco simulábamos que era una aeronave en tránsito y continuábamos el vuelo en altura, para salir del área de cobertura radar del posible objetivo.
3. posteriormente se regresaba a la posición estimada del buque en vuelo bajo (navegación táctica a bajo nivel, visual o radar) a una altitud de 40 pies (doce metros) sobre el agua
4. se pasaba sobre el buque a efectos de identificarlo, para ello se contaba con un catálogo naval JANE'S que poseía el listado de los buques de cada estado, donde podíamos determinar si era inglés.
5. si se observaba que era de abastecimiento naval y que pertenecía a la flota enemiga se debía decidir el ataque
6. tomada la decisión, se configuraba la aeronave armando el sistema de bombardeo y nos dirigíamos a la intercepción del buque a 130 pies (40 metros) de altitud y a una velocidad de 290 nudos, ya que esos eran los parámetros de armado de las bombas
7. el rumbo de ataque era perpendicular al rumbo de avance del buque, para apuntar y dispararle tratando de hacer impacto en su estructura o que las bombas se llevaran por delante al buque.



Recibiendo el TC - 68 en la Fábrica Militar de Aviones, Córdoba, 24 de mayo de 1982

Para cumplir con esos procedimientos, además de las funciones propias del vuelo, las tareas a bordo se distribuyeron de la siguiente manera:

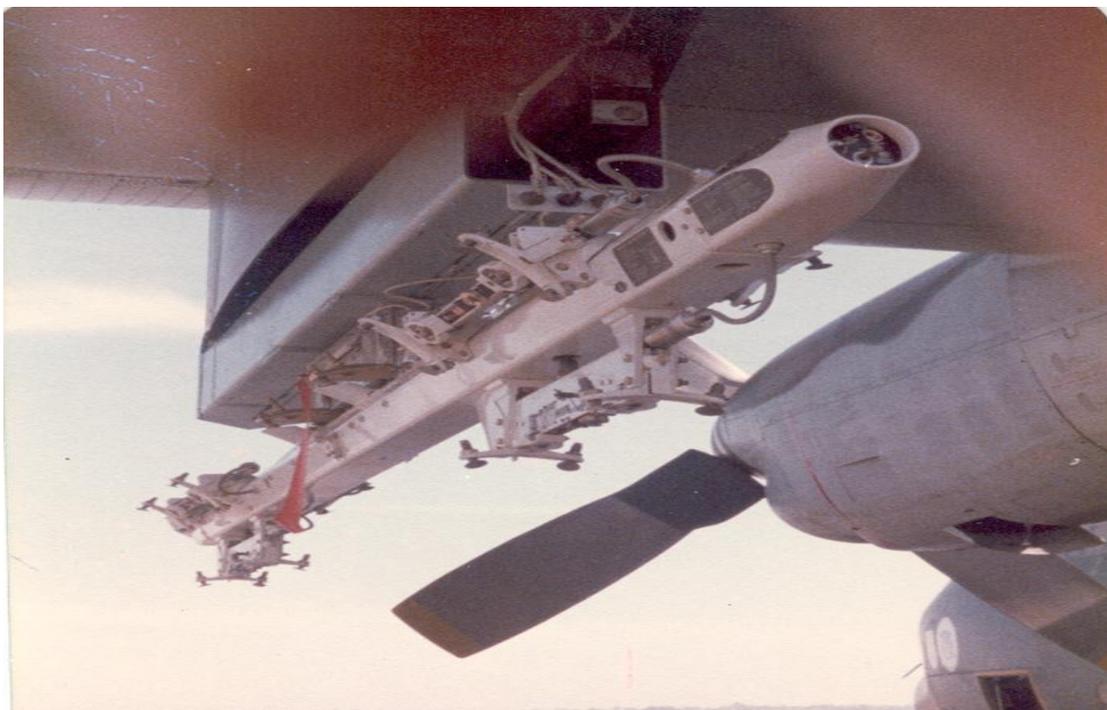
- (1). Vicecomodoro Vianna, comandante de la aeronave, desde el puesto de copiloto decidía el ataque y activaba el sistema de lanzamiento,
- (2). Capitán Valle, en el puesto del piloto, estaba encargado de volar el avión y en caso de ataque hacer puntería y disparar las bombas cuando tuviera el objetivo en la mira,
- (3). Capitán Cerruti, en el puesto de navegador, era el encargado llevarlos al área asignada, de localizar los blancos y dirigir la aeronave a la intercepción de los mismos,
- (4). Suboficial Principal Razzini y (6) Cabo Primero Ortiz eran el primer y segundo mecánicos de vuelo respectivamente, quienes debían controlar el funcionamiento de la aeronave en las largas horas que volábamos sobre el mar
- (5). Suboficial Auxiliar Nazzari era el OSEA, quien estaba a cargo del compartimiento de carga y junto con el Cabo Primero Ortiz cumplían funciones de observadores durante los avistamientos y los ataques.

A partir del momento en que nos acercábamos en vuelo bajo al buque para identificarlo, quedábamos a su merced si era enemigo y de guerra o estaba equipado con algún tipo de artillería antiaérea con que defenderse, ya que íbamos a estar muy cerca para determinar su procedencia y con pocas posibilidades de alejarnos rápidamente.

Por ese motivo el Jefe de la I Brigada Aérea ordenó que si en la aproximación se observaba que el buque era de guerra y con seguridad enemigo (eran los únicos que navegaban) debíamos efectuar un cambio de rumbo y escapar en vuelo bajo, ya que las posibilidades de un ataque exitoso eran mínimas y había grandes posibilidades de ser derribados con el armamento de a bordo.

De regreso a Buenos Aires, sin la oportunidad de haber lanzado bombas de guerra en alguna práctica, pero con la aeronave lista para operar, el comandante y el navegador concurrimos al

edificio Condor a reunirnos con el Comandante del CAE, su Jefe de Estado Mayor, el Jefe del Grupo I de Transporte y el Jefe de Escuadrón 1 C -130, Vicecomodoro Alfredo Cano.



MER (MULTIPLE EJECTION RAQUET)

Se expuso la idea de atacar el Queen Elizabeth II que se estaba dirigiendo a reunirse con la flota inglesa. Nuestro Jefe de Escuadrón trató de expresar los inconvenientes de la misión y como buen líder de cuidar a una de sus tripulaciones”. (Comodoro Alfredo A. Cano, Recuerdos transporteros - Malvinas 1982, Buenos Aires, Colección Malvinas, Editorial Argentinidad, año 2012 - páginas 188/189).

Finalizada la reunión, sin haberse definido cuáles iban a ser los objetivos, se nos ordenó estar atentos para cumplir con las tareas que se nos ordenaran y regresamos a El Palomar, deseando salir a volar cuanto antes.

Pasados unos días se nos avisa que se estaba analizando la posibilidad de atacar el puerto de Grytviken, en las islas Georgias del Sur, donde estimaban que se estaba reparando el portaaviones Invisible. Ese buque había sufrido daños como consecuencia de un ataque aéreo argentino, realizado el día 29 de mayo en conjunto por 2 Súper Etendard de la ARA y 4 A 4C Skyhawk de la FAA.

Las islas, la bahía y el puerto de Grytviken los conocíamos, desde tiempo atrás, por haberlos sobrevolado y fotografiado cumpliendo con vuelos de exploración y reconocimiento lejano, no iba a ser fácil penetrar las defensas del puerto.



SEIS BOMBAS DE 250 KILOGRAMOS POR CADA MER

Las ordenes de atacar a esos dos objetivos nunca llegaron y siempre las consideramos complicadas y de difícil éxito, ya que estábamos seguros que los dos objetivos debían estar muy protegidos y no nos hubieran permitido alcanzar la posición en que debíamos lanzar nuestras bombas.

Decidimos utilizar el indicativo de llamada "Tigre" que habíamos usado en el vuelo del 6 de mayo a Puerto Argentino, quizás esa elección inconsciente nos indicaba cuál era nuestro sentimiento y que representaba esa tarea; ya que el nombre de uno de los más poderosos grandes felinos, simboliza entre otras cosas "a un cazador silencioso e independiente", muy parecido a lo que debíamos ejecutar.

Las interdicciones aéreas se realizaron en el C -130H matrícula TC - 68, avistando la mayoría de las veces buques cargueros en navegación y aplicando el procedimiento establecido en todos los casos, por lo que solo se narran los eventos más significativos.

Durante los vuelos recorríamos alrededor de 3.500 millas náuticas (6.482 kilómetros) y las condiciones meteorológicas en la zona eran habitualmente de techos bajos, visibilidad escasa, vientos fuertes, lluvias y lloviznas.



MIRA SFON

Los vuelos del bombardero:

FECHA	MATRÍCULA	TIEMPO VUELO	DESDE – HASTA	DESPEGUE	ATERRIZAJE	OBSERVACIONES
28-may	TC-68	12.1	PAL-PAL	06.35	18.45	INTERDICCIÓN AÉREA
29-may	TC-68	11.1	PAL-PAL	07.30	18.35	INTERDICCIÓN AÉREA
31-may	TC-68	12.7	PAL-PAL	03.00	15.40	INTERDICCIÓN AÉREA
01-jun	TC-68	14.2	PAL-PAL	07.20	21.30	INTERDICCIÓN AÉREA
02-jun	TC-68	11.3	PAL-PAL	07.50	18.10	INTERDICCIÓN AÉREA
04-jun	TC-68	12.7	PAL-PAL	06.45	19.30	INTERDICCIÓN AÉREA
08-jun	TC-68	11.3	PAL-PAL	06.00	17.20	INTERDICCIÓN AÉREA

En cada una de esas fechas, se iniciaba el día con la presentación de la tripulación en la I Brigada Aérea, en El Palomar, dos horas antes de la hora prevista de despegue. Mientras el copiloto con los dos mecánicos de vuelo y el OSEA preparaban el avión, realizaban la inspección previa al vuelo, chequeaban el sistema de tiro y el armado de las bombas; el comandante y el

navegador concurríamos al Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo (POTA) donde se procedía a la reunión previa al vuelo (RPV).

En la RPV se nos entregaba la orden de operaciones con la misión a cumplir, el plan de navegación aérea o sea la ruta a volar, que nos indicaba el área de búsqueda asignada, las frecuencias de radio y los códigos para enviar mensajes, la meteorología en la ruta y en el área, los buques registrados que se encontraban en navegación y la situación táctica de Malvinas.

Una vez en el avión nos reuníamos para ultimar detalles, transmitíamos la tarea ordenada e iniciábamos la rutina de la lista de control de procedimientos (LCP) para la puesta en marcha y rodaje hacia la cabecera en uso para el despegue.

Gracias a la capacidad del personal del Servicio de Mantenimiento C-130 Hercules nunca tuvimos inconvenientes técnicos con el avión, ni siquiera una demora, y salíamos con la confianza que no íbamos a tener problemas que resolver cuando estuviéramos lejos de la costa de Argentina.

Al despegar de El Palomar, habitualmente, poníamos rumbo al sur este de la provincia de Buenos Aires para cruzar la costa atlántica entre Santa Teresita y Villa Gesell con un nivel de vuelo (FL) 230/250 (23000 / 25000 pies) y con rumbo al área asignada a la que llegábamos entre cuatro y cinco horas después y donde empezaba la búsqueda radar para detectar buques e iniciar el procedimiento de identificación.



MER (con bombas de 250 Kg)

British Wye

El 29 de mayo, luego de cuatro horas, con FL 240 llegó el momento (Anexo "Charlie", "Informe posterior al vuelo"):

- 11.34: detectamos en el radar a 70 millas náuticas dos ecos, con una separación entre los mismos de 10 millas náuticas. Continuamos con la navegación aérea en altura, apagamos el radar y regresamos en vuelo bajo, siendo la meteorología de nubes bajas (8 stratus y nimbus stratus) con precipitaciones aisladas y una visibilidad de entre 1 y 3 millas náuticas. Se hizo contacto visual con el agua a 600 pies

- 12.07: se hace contacto con el buque y se efectúa un pasaje de observación a 130 pies. Se trata de un solo buque (pese a que en el radar habíamos detectado dos ecos, minutos antes) con el nombre de "British Wye" (LONDON) con cubierta verde, casco blanco, chimenea roja, blanca y azul a rayas horizontales con un león rampante color naranja, aparentemente cargado y detenido (coordenadas 47°59' S 39°09' W) con proa al viento. Consultamos el catálogo y estaba registrado como un buque petrolero de abastecimiento de la flota inglesa por lo tanto el Comandante decidió atacarlo.

El petrolero British Wye de la marina mercante del Reino Unido fue requisado a British Petroleum, una empresa inglesa; tenía una eslora de 528 pies, una manga de 82 pies, un desplazamiento de 25.196 toneladas y contaba con 27 tripulantes.

El capitán D M Rundle OBE (Orden del Imperio Británico en el grado de Oficial) del British Wye contaba entre sus tripulantes con personal de la armada británica que operaba los equipos de navegación y comunicaciones (NAVCOM y SATCOM), como también el equipamiento RAS (replenishment at sea) para reabastecimiento en el mar.

El petrolero fue preparado en Portsmouth el 20 de abril y zarpó de Plymouth el 22 de abril y operó en el TRALA (tug, repair and logistic area) hasta que regresó a Portland el 11 de julio, luego de cumplir con otras tareas fue regresado a sus propietarios el 5 de octubre

- 12.14: se atacó con rumbo 035° a una velocidad de 290 nudos y 130 pies de altitud, cumpliendo con los parámetros para el lanzamiento, en ese momento el buque intentaba orientar la proa hacia el rumbo de ataque de la aeronave. Se lanzaron las bombas, efectuándose un viraje a la izquierda y observándose que, aparentemente, no habían explotado y no se habían producido daños en el barco.

Las bombas se desprendieron del MER en su totalidad, esto se debió a que estaban conectadas en salva (con accionar una sola vez el disparador salían todas las bombas), dato que sorprendió y desconocía la tripulación, estimándose que alguien había decidido esa conexión en el pensamiento que solo había una oportunidad de ataque. Medida que solicitamos cambiar para poder decidir cuántos pasajes queríamos realizar y que se aceptó.

- 12.25: comenzamos una búsqueda radar y visual del otro eco que antes habíamos detectado, mientras manteníamos vigilancia radar sobre el British Wye, que se desplazaba con rumbo 195°.

- 13.40: iniciamos el regreso a la El Palomar.

Nota: (del informe posterior al vuelo) "previo y posterior al ataque se intento insistentemente contactar con LUB en las distintas frecuencias con resultado negativo"

Desde la detección hasta decidir el regreso al continente habían pasado dos horas y fue la primera vez en la historia de la FAA y sin antecedentes a nivel mundial que un C - 130 Hercules modificado por técnicos de un país atacó un buque enemigo en un conflicto armado.

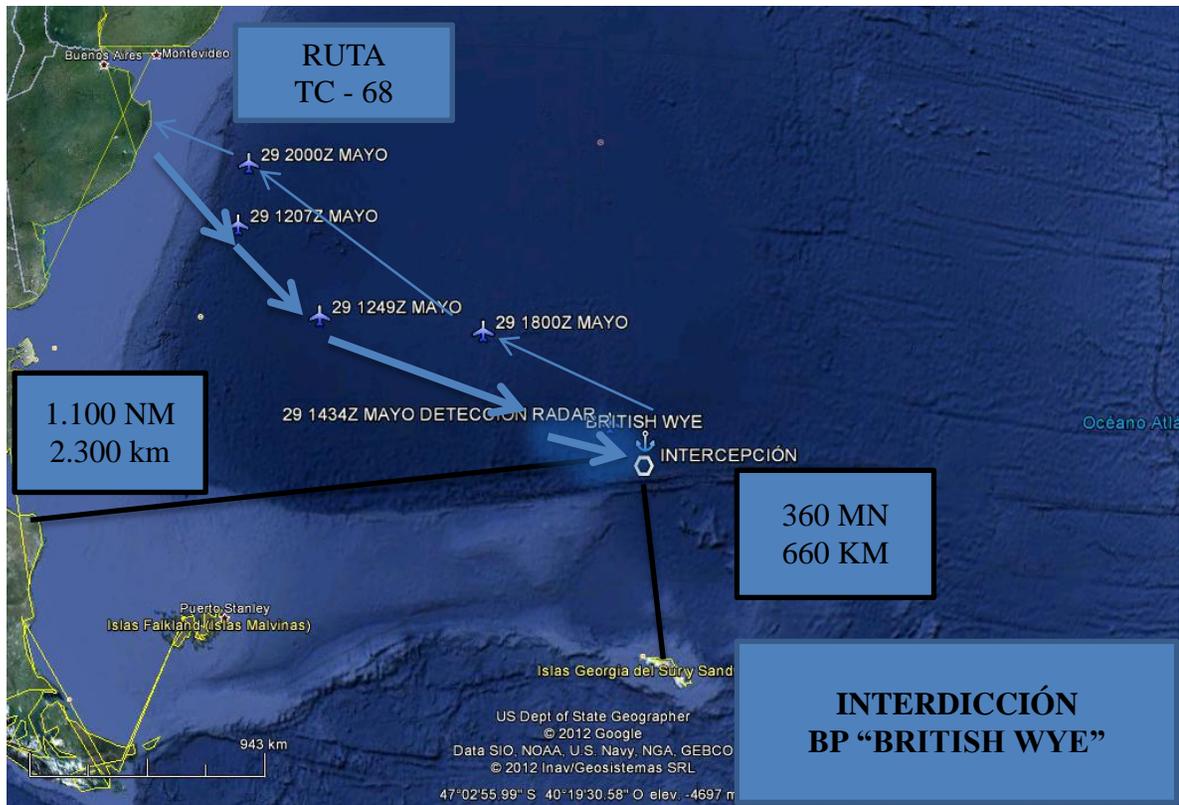


PETROLERO BP BRITISH WYE

En publicaciones inglesas como la página de “British naval forces in the Falklands War” (“Adjunto 1”), Royal Maritime Auxiliary Service, tankers, indica “British Wye atacado con bombas por un Lockheed C – 130 Hercules, daño menor”, [http://en.wikipedia.org/wiki/ British_naval_forces_in_the Falkland _Wadel](http://en.wikipedia.org/wiki/British_naval_forces_in_the_Falkland_War), 01 de abril de 2012.

Así mismo, en el Informe Británico de Guerra de Malvinas - Parte 52 Buques británicos perdidos o dañados (British Ships Sunk and Damaged - Falklands War 1982 /<http://www.naval-history.net/F62brshipslost.htm>, 01 de abril de 2012 –“Adjunto 2”) se declara como buque dañado al British Wye, informando: “*que el día sábado 29 de mayo al norte de las islas Georgias del Sur fue bombardeado por un C - 130 Hercules del Grupo 1 de la Fuerza Aérea Argentina*”, rebotando una bomba y explotando en el mar, dato que no figura en ningún documento oficial de la República Argentina.

Los tripulantes del British Wye relataron, finalizada la guerra, que de las bombas lanzadas, cuatro impactaron en el mar sin detonar, dos explotaron a babor del buque, en el mar, y otra golpeo la cubierta sin estallar, pero produciéndoles roturas que hizo que se declarara “buque dañado”; se había cumplido con el objetivo de “interdicción aérea lejana”.



Niebla marina

El 31 de mayo, en la posición 46°30’S 37°19’W detectamos en el radar un eco a 200 millas náuticas, realizamos el procedimiento habitual y a 130 pies de altitud nos dirigimos por navegación radar hacia el objetivo, sin viento en superficie y atravesando bancos de niebla.



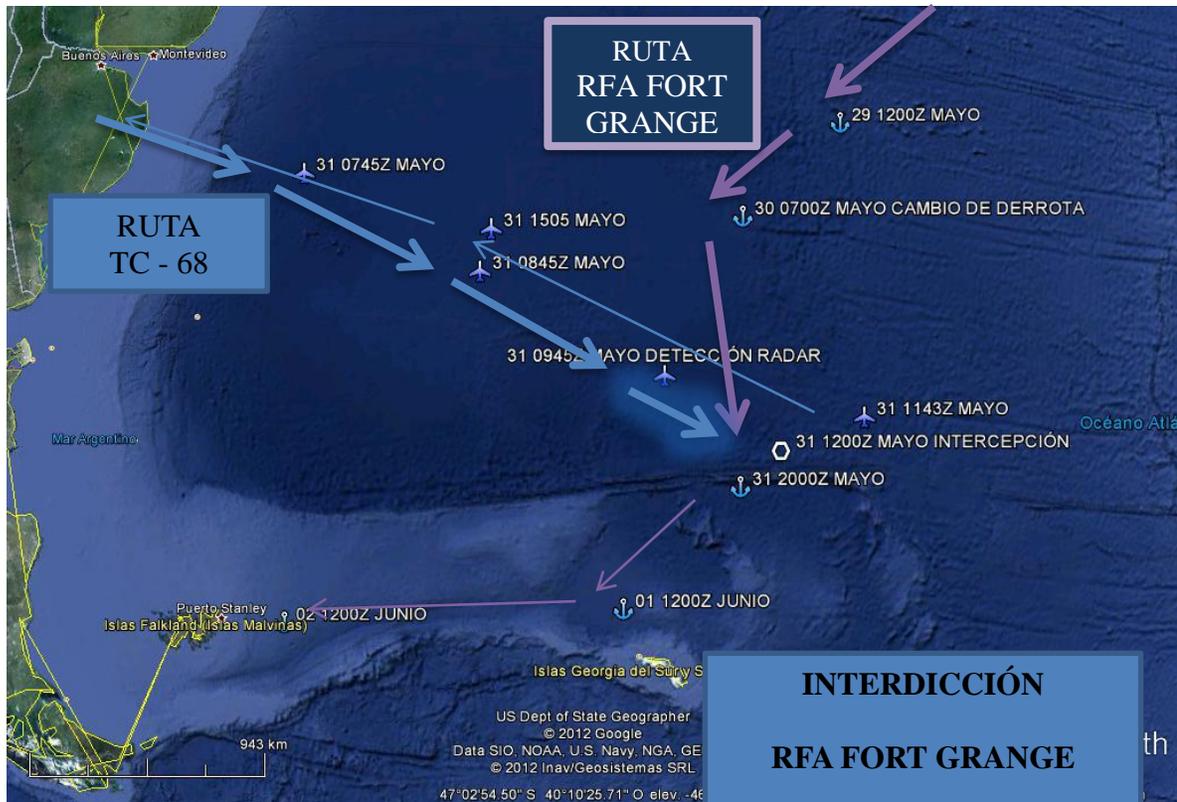
RFA Fort Grange

Mantuvimos esa altitud y el rumbo de intercepción, pero la niebla cada vez nos dejaba ver menos por lo que descendimos a 100 pies y estando a 10 millas náuticas del objetivo por radar, observamos que el buque estaba cambiando su rumbo y velocidad, quizás intentando ocultarse en una niebla marina mucho más densa.

A dos millas náuticas por radar, debimos descender hasta 50 pies (15 metros) por radioaltímetro sobre el mar, ya que nos era imposible hacer contacto con la superficie, casi no había visibilidad, y a una milla ante el peligro de colisionar con el buque hicimos escape y nos retiramos del lugar, sin poder visualizarlo.

Regresamos a El Palomar, habiendo volado 12.7 horas y recorrido 3.465 millas náuticas.

El buque que no pudimos identificar era el RFA Fort Grange, integrante de la Real Flota Auxiliar de la marina inglesa que se dirigía a incorporarse a la fuerza de tareas para cumplir funciones de abastecimiento. Sus características eran una eslora de 607 pies, una manga de 79 pies y un desplazamiento de 23.384 toneladas y estaba equipado con cuatro ametralladoras 7,62 de propósitos generales.



Al mando del capitán D M G Averill CBE (Orden del Imperio Británico en el grado de Comandante) y con 127 tripulantes cumplió el siguiente itinerario, de acuerdo a su historial: (<http://www.historicalrfa.org/rfa-fort-grange-ship-information>, 08 de mayo de 2012 – “Adjunto 3”):

- 13 de mayo: zarpó de Devonport para unirse a la flota británica
- 22 de mayo: arribó a la Isla Ascención

24 de mayo: partió de la Isla Ascención

26 de mayo: ingresa en la TEZ (Zona de Exclusión Total) en torno a Malvinas

30 de mayo: se le ordena alejarse de la costa de América para evitar ser detectado por aeronaves argentinas (libro de bitácora del RFA Fort Grange)

31 de mayo: es sobrevolado por un C 130 argentino, cuando estaba próximo a unirse al grupo de batalla

En la revista Gunline del 24 agosto de 2007 (<http://www.historicalrfa.org/downloads/Gunline-Aug-07.pdf>, página 9, 6 de agosto de 2012) y en la Historical RFA actividades día por día (<http://www.historicalrfa.org/op-corporate-rfa-timeline>, 28 junio 2012 -"Adjunto 4") se hace referencia a que el buque fue atacado por un C-130, el 31 de mayo, cuando se iba a reunir con el Grupo de Batalla; nosotros no lo vimos.

03 de junio se unió al grupo de batalla para apoyar el RFA Fort Austin

05 de junio inicia la transferencia de elementos de abastecimiento al RFA Fort Austin

06 de junio completa la transferencia de elementos

09 de junio: ingresó al estrecho San Carlos

17 de agosto: zarpó de las Malvinas para regresar a Gran Bretaña

A este buque unos años después se le cambió el nombre por RFA Fort Rosalie y aún continúa prestando servicio la armada británica.



RFA Fort Grange track to the Falklands May/June 1982

<http://www.flickr.com/photos/64008001@N00/4175031768/> 9 DE MAYO DE 2012

Relato de un tripulante del RFA Fort Grange

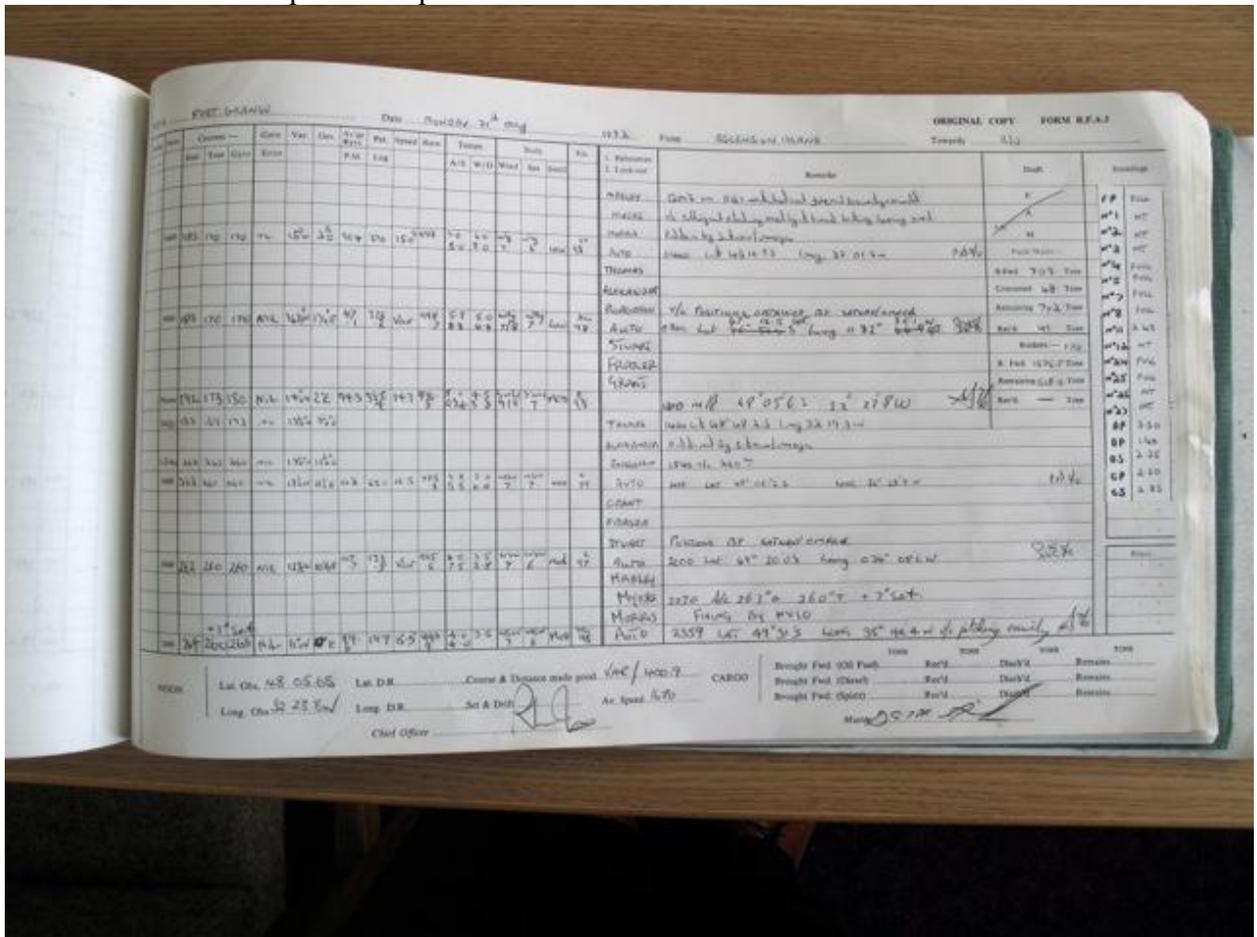
El Teniente (Royal Navy) John Charles Osmond que se desempeñaba como ingeniero de mantenimiento de los 3 helicópteros Sea King que llevaban a bordo, relata lo siguiente:

“ el 31 de mayo por la mañana me encontraba en la popa del buque, observando los pájaros que volaban en nuestra estela. En esa posición se puede escuchar el ruido exterior y comencé a oír el zumbido de la turbina de un avión, oía el ruido de la aeronave que estaba en alguna parte, pero no estaba seguro dónde.

Me contacté con el puente y al comienzo mi información fue cuestionada, sin embargo nos preparamos para un ataque, sabíamos que un buque cisterna había sido atacado. Nuestro armamento consistía en dos ametralladoras 7,62 mm - gp - y tal vez 12 fusiles FN 7,62 mm.

A los 15 minutos el ruido desapareció y un momento después al dar un paso atrás en la cubierta de vuelo vi, lo que hoy sé que era el TC - 68, que pasaba ligeramente a la izquierda de nuestro camino; pasó lo suficientemente cerca para que pudiera verle la identificación de color amarillo y la escarapela azul y blanca, estaba en un viraje cerrado a la derecha de nuestra estela.

A partir de ese día nos preparamos para recibir una nueva visita del Hercules, colocando dos ametralladoras de propósitos generales (GPMG) más en el techo del hangar y preparamos un lanzador de misil antitanque Milan para defendernos.”



Copia de la hoja del libro bitácora del RFA Fort Grange
31 de mayo de 1982
Cedido por John Charles Osmond

Objetivo cumplido

La información reunida confirma que el objetivo de la interdicción aérea lejana se cumplió satisfactoriamente, ya que los buques enemigos que navegaban por el océano Atlántico recibieron la orden de alejarse del continente americano para evitar ser detectados por los aviones de la Fuerza Aérea Argentina.

Tal como está registrado en el libro de bitácora, al día siguiente del ataque al British Wye y como se observa en el croquis el RFA Fort Grange cambio su derrota para alejarse del continente. (<http://www.flickr.com/photos/64008001@N00/4175031768/>, 9 de mayo de 2012)

El RFA Fort Grange regresó en otra oportunidad a las islas, ganó honores de batalla en la guerra de Malvinas y en febrero de 1986 cuando se encontraba en la Zona de Protección de las Malvinas fue visitado por la Primer Ministro Margaret Thatcher.

Escape

El 1 de junio luego de cinco horas sobre el mar detectamos un eco en las coordenadas 47°15 S 28°55 W, hicimos el procedimiento de rutina, alejándonos en altura y regresando en vuelo bajo y en navegación radar.

Las condiciones meteorológicas eran marginales, escasa visibilidad, viento fuerte, mar muy picado, lluvia y turbulencia fuerte, cuando visualizamos a corta distancia (entre 1 y 2 millas náuticas) una fragata tipo 22 que cambiaba el rumbo entre las olas, supuestamente había detectado al avión. De acuerdo a lo ordenado se ejecuto el escape en un viraje chato, momento en el cual un tripulante informa que observa el despegue de un helicóptero desde buque.

Se continuó volando en el área asignada en busca de otros objetivos sin resultado, regresamos y aterrizamos en El Palomar a las 21.30 horas, cumpliendo con el vuelo más largo de todos, fueron 14.15 horas.

Les avisamos, nuevamente, a los ingleses que sus buques no podían transitar tan tranquilos por las aguas del Atlántico sur.

Superpetrolero Hercules

En junio, el esfuerzo de guerra se sustentaba en las actividades de vuelo que realizaba la Fuerza Aérea y algunos escuadrones de las FFAA o FFSS que participaban en el conflicto y en los combatientes que en las islas resistían el embate de los ingleses.

La FAS, a través de diferentes operaciones aéreas, apoyaba a los defensores tratando por todos los medios de frenar el avance enemigo, tanto en el campo de batalla como con la llegada de diferentes buques de abastecimiento que venían a apoyar a la flota.

Los buques que eran detectados por los vuelos de “exploración y reconocimiento lejano” que hacían los Boeing 707 de la FAA eran ploteados, pero no eran identificados; hasta ese momento no se habían realizado operaciones coordinadas entre esas aeronaves y el Hercules bombardero para confirmar si esos navíos eran de apoyo a la flota.

La oportunidad se presentó el 7 de junio, cuando una aeronave de exploración y reconocimiento lejano informó la detección de un buque de gran tamaño, que podría pertenecer a la flota británica, ya que la ARA comunicó que desconocía ese tránsito. Por lo que se procedió a coordinar una operación entre tres escuadrones aéreos de la FAA.

El desarrollo de los hechos por día y hora fue extraído del Informe Posterior al Vuelo, escrito por el suscripto, durante el vuelo y presentado al aterrizaje (Anexo "Charlie"), el Resumen del diario de guerra del CAE relativo al ataque al petrolero "Hercules" (Anexo "Eco"), el Resumen del diario de guerra de la FAS relativo al ataque al Petrolero "Hercules" (Anexo "Foxtrot") y de mis recuerdos:

Actividades del 7 de junio:

- 12.45: una aeronave Boeing B - 707, matrícula TC - 92 con el indicativo "Buque 2", quien cumplía tareas de exploración y reconocimiento lejano informa que en el área de búsqueda asignada observa, entre otros, un buque carguero grande, en las coordenadas 42°13' S 48° 16' W, con rumbo 200°/210° y a una velocidad de 16/18 nudos, derrota que conducía directamente al área de concentración de la flota enemiga. (Resumen de la FAS)
- 15.10: la FAS requiere al ARA información sobre ese buque y otros (Resumen del CAE)
- 19.10: se informa al A 3 del Comando ARA que Buque 2 detectó a las 12.30 un ECO grande (posiblemente fragata) en 47 20' S y 36 20' W a una velocidad de 17 Kts. y un carguero grande a las 12.45 en las coordenadas 42°13' S 48° 16' W, con el rumbo y velocidad antes mencionadas. La respuesta es que no son propias, ni pesqueros. (Resumen del CAE)

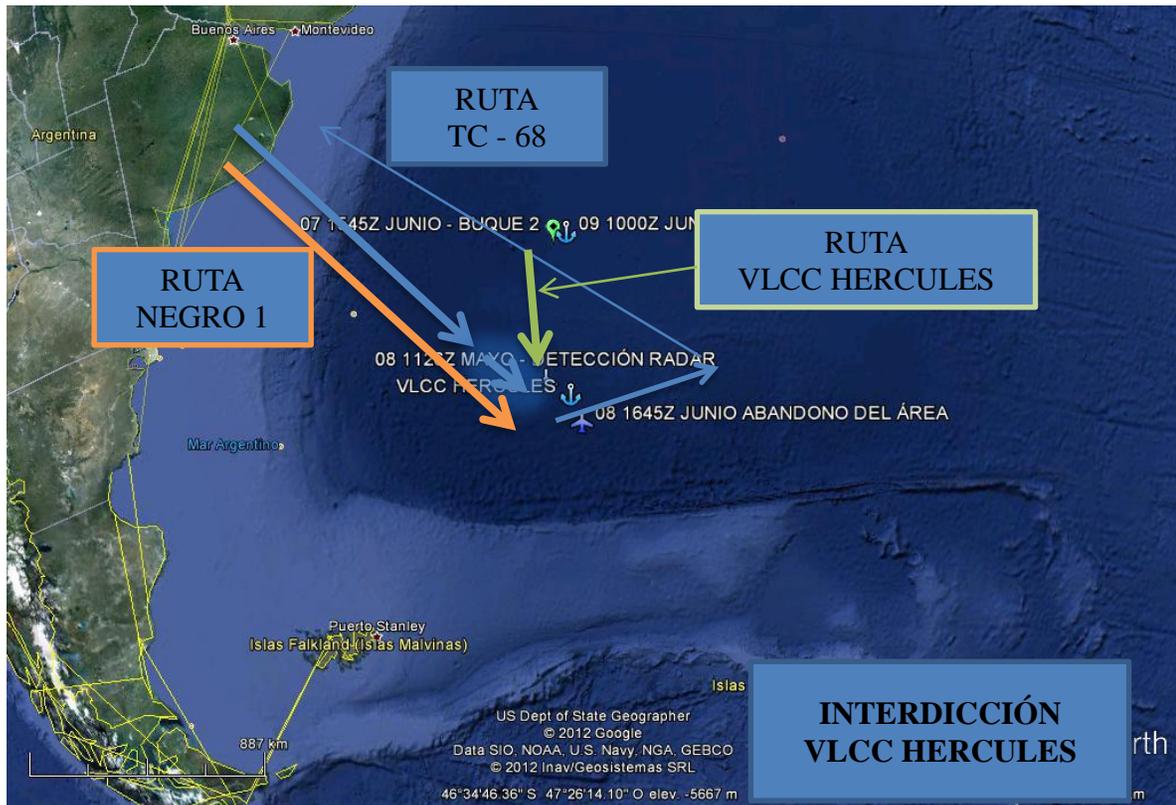
Esa respuesta se interpretó como que la Armada desconocía el movimiento del buque grande, por lo tanto se ordenó un control más estricto sobre la nave, ante la posibilidad que fuera a abastecer a la flota enemiga.

En previsión, que se confirmara que iba a abastecer la flota enemiga, también se ordenó, a la tarde de ese día, una reunión de coordinación en la BAM Mar del Plata entre los tripulantes del C - 130 bombardero (fuimos y regresamos desde PAL en una aeronave Guaraní G - II) y una escuadrilla de aeronaves Canberra MK - 62, quienes desplegaron desde la BAM Trelew para operar desde esa pista.

Actividades del 08 de junio:

- 06.00: se despegó de El Palomar para cumplir con la tarea ordenada. (Resumen de la FAS)
- 08:26: se detecta en el radar un eco de gran tamaño a 55 millas náuticas, en las coordenadas 46°04' S 49°10' W, aproximadamente en la posición donde se estimaba que debía estar el buque, se determina que navega con rumbo 195° (hacia la zona donde estaría ubicada la flota inglesa) y a una velocidad de 19 nudos. (Resumen de la FAS)
- 08.45: con buenas condiciones meteorológicas, cielos claros y excelente visibilidad (la primera vez desde que cumplíamos estas tareas) y con nivel de vuelo 200 (20000 pies) detectamos visualmente al buque y corroboramos que es de gran porte con casco negro y estructura gris. Informamos la novedad a la FAS en las frecuencias establecidas. (Resumen de la FAS)

- 08.50: la primera sorpresa, se comunica por radio el Comandante de la FAS, en persona, al que reconocimos por su voz; nos impone el indicativo "Matilde", primero le respondimos con nuestra señal de llamada, pero ante su insistencia lo adoptamos. La orden es que tratemos de comunicarnos con el navío en las frecuencias internacionales (en idioma castellano e inglés), entre otras tratamos de hacerlo en HF 2182 - 8364, UHF 243 y VHF 121.5. (Resumen de la FAS)



Indicativo de llamada: como en los vuelos anteriores usamos el nombre de "Tigre" y así figuran en el plan de navegación (Anexo "Golf") que se nos entregó en la reunión previa al vuelo (RPV) en el Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo (POTA) y en el plan de vuelo (Anexo "Hotel"), que se presentó en la oficina ARO AIS de El Palomar, aunque registra un tripulante más de los asignados.

De allí la sorpresa cuando el Comandante de la FAS nos llamó "Matilde" y con ese indicativo se registra a la aeronave en el "Anexo ALFA" Orden fragmentaria 2316 a una orden de operaciones (Anexo "India"). Orden que no conocíamos ya que indica una ruta distinta a la que volamos y con diferentes puntos de notificación, ver "Comparación de rutas", Anexo "Juliet"; también con ese indicativo figuramos en el Resumen del diario de guerra de la FAS

- 08.55: se lanza al aire, en las diferentes frecuencias, la orden al buque: "que debe dirigirse de inmediato a un puerto del continente, caso contrario será atacado", este no responde a ninguna de las llamadas. (Informe posterior al vuelo)

Nota: los buques de la Fuerza de Tareas Británica "Hydra" y "Uganda" confirmaron, posteriormente, que habían interceptado un mensaje en inglés donde se le advertía al "Hercules" que debía dirigirse a territorio argentino que si no sería atacado.

- 09.05: Se informa que el buque no responde a los llamados y la FAS ordena que se lo ataque. (Informe posterior al vuelo y Resumen de la FAS)

- 09.10: se configura el avión para el ataque y en la corrida final, suspendemos el mismo, (segunda sorpresa) al leer el nombre "Hercules" (Monrovia) con el casco sobre la línea de flotación rojo y negro, con cubierta verde y la superestructura amarilla, informando por radio a la FAS la novedad y le reiteramos al buque la orden de poner rumbo 270° al continente (Informe posterior al vuelo). Teníamos un tocayo y lo tendríamos que atacar.

- 09.45: el Comandante de la FAS ordena que se proceda al ataque y a transmitir la posición y todos los datos necesarios a la escuadrilla de aviones Canberra, que se dirigiría a la zona. (Informe posterior al vuelo)

- 09.55: Inmediatamente, armado el sistema de bombas se ejecuta el primer ataque (lanzamiento de seis bombas) observándose en el viraje que algunas bombas explotaron a la altura de la línea de flotación y próximas a la proa y otras en el agua a 50/60 metro largo. (Informe posterior al vuelo)

- 10.10: se efectúa el segundo ataque lanzamos las seis bombas restantes, pero no podemos comprobar si hicieron impacto. (Informe posterior al vuelo)

- 10.15: se informan los ataques a la FAS, quien ordena que mantengamos contacto radar con el buque hasta el arribo de los Canberra. (Informe posterior al vuelo)

- 10.15: la FAS recibe la información del ataque con resultado negativo y ordena mantener contacto con el objetivo. (Resumen de la FAS)

- 11.08: la FAS ordena el despegue de la escuadrilla Negro (4 MK 62) teniendo como objetivo material el Hercules.

- 11.43: despegan desde la BAM Mar del Plata la escuadrilla Negro con rumbo 080, hacia el objetivo. (Resumen de la FAS)

Compuesta por:

B - 105, Negro 1: Mayor Jorge A. Chevalier y Primer Teniente José N. Pagano Fernandez

B - 102, Negro 2: Capitán Alberto Baigorri y Mayor Enrique Rodeyro

B - 108, Negro 3: Capitán Juan J. Nogueira y Primer Teniente Ernesto Lozano

B - 109, Negro 4: Capitán Eduardo Garcia Puebla y Primer Teniente Jorge Segat

- 13.10: se informa que el Hercules tiene rumbo 080° (Informe posterior al vuelo y Resumen de la FAS)

- 13.10: en contacto radial con la escuadrilla "Negro", se toma conocimiento que los numerales regresan por falta de combustible, desgraciadamente iniciaron un vuelo bajo a mucha distancia del objetivo, lo que les hizo consumir demasiado combustible y no poder llegar al blanco.

El jefe de escuadrilla continúa su vuelo y mientras orbitábamos sobre el petrolero, le transmitimos la información meteorológica, la posición y el rumbo del objetivo para el ataque, en esos momentos el buque se dirigía con rumbo hacia el este.

- 13.29: El jefe de turno de Puerto Belgrano informa que el buque Hercules es de bandera liberiana y se dirige a Alaska por el Cabo de Hornos, transmitiendo la novedad a la FAS. (Resumen del CAE)
- 13.30: el "Negro 1" en un solo pasaje, por tener poco combustible, lanzó todas sus bombas para luego retornar a su base de despliegue, confirmando el "Tigre" que algunas bombas hicieron impacto y otras rebotaron en el mar entre 100 y 150 metros largo.(Informe posterior al vuelo)



SUPERPETROLERO HERCULES
Fotografiado desde el TC - 68 / 8 de junio de 1982

- 13.30: la FAS recibe la información de Puerto Belgrano, que el buque Hercules es de bandera liberiana y se dirige a Alaska por el Cabo de Hornos. (Informe de la FAS)
- 13.35: la FAS ordena suspender el ataque del Negro y dirigirse a Trelew y al Tigre a El Palomar, además de comunicar que se lo haga en vuelo bajo por posibles patrullas aéreas de combate (PAC) enemigas en la zona. (Resumen de la FAS)
- 13.45: se nos ordena suspender el ataque y alejarnos del área por que el radar de Puerto Argentino había detectado dos ecos presumiblemente cazas Harrier ingleses con rumbo a la zona en que se estaban produciendo los hechos. (Informe posterior al vuelo)

El “Negro 1” se alejó hacia el noroeste y el “Tigre” canceló todas sus comunicaciones e inició un vuelo bajo (50 pies) con rumbo 030 por 230 millas náuticas, a fin de alejarse de la zona y de la posibilidad de ser interceptado en camino de regreso al continente.



ATAQUE AL VLCC HERCULES EZEQUIEL MARTINEZ (2008)

(Foto del cuadro: recrea el ataque al superpetrolero Hercules. Diferencias: el buque tenía al casco rojo y negro, la superestructura amarilla y la cubierta verde; además el C - 130 transportaba los MER en el lugar de los tanques de combustible externos)

- 17.20: El Tigre arribó a El Palomar, al aterrizar habíamos volado 11.20 horas (Informe posterior al vuelo y Resumen de la FAS)

El registro horario muestra que en el momento en que se producía el ataque del Canberra, en la FAS se recibía una modificación de lo transmitido el día anterior por el oficial de turno del COATLANSUR (ARA), en Puerto Belgrano, quien informaba que ese buque era un petrolero que se dirigía hacia Alaska y no a reabastecer a la flota enemiga, por eso se ordenó cancelar de inmediato el ataque, pero ya era tarde los aviones habían atacado y se alejaban de la zona.

- 20.00: se retransmite un mensaje del Servicio de Guardacostas de USA que el barco mercante Hercules fue bombardeado por un cuatrimotor. (Resumen del CAE)

El Capitán del petrolero declaró, posteriormente, que habían informado (en una comunicación de rutina) a las autoridades argentinas los datos del buque y que, sin embargo, fue atacado dos veces por un avión que describía círculos sobre él y que, por último, un avión jet le lanzó más bombas.

Ni el capitán ni sus tripulantes distinguieron las marcas del C-130 argentino, que llevaba las insignias y pinturas reglamentarias y tenía pintada la ancha banda de color amarillo para que las tropas argentinas lo diferenciaron de los C-130 británicos y no pudieron describir al birreactor Canberra.

El superpetrolero Hercules que se encontraba averiado cambió su rumbo y se dirigió a Río de Janeiro, para que se determinaran los daños sufridos.

Actividades del 9 de junio

- 07.00: un vuelo de exploración y reconocimiento detecta al petrolero Hercules en las coordenadas 42° 15' S 47° 50'W con rumbo general 030°. (Resumen de la FAS)

- 16.30: se requiere al ARA información sobre el buque Hercules, quienes responden que:

El ARA no le ordenó al Hercules que se dirigiera a algún puerto argentino.

El capitán del Hercules manifiesta que se dirige a Río de Janeiro.

Asimismo, amplía lo siguiente:

De COLCO (Comando local de control operativo) Brasil a COLCO Argentina: "Hercules, bandera liberiana partió 042100Zjun82 del puerto de Río de Janeiro lastrado (vacío – sin carga) destino Valdez (Alaska),

Agregando: que la Administración Marítima de EU ha informado a la Embajada Argentina en Washington el movimiento de buques de USA o liberianos que están navegando en el Atlántico Sur o que se dirigen a esas aguas. 1) los siguientes buques tanques liberianos transportan petróleo de Alaska a Islas Vírgenes vía Cabo de Hornos. Hercules G ZAB (mayo 4) se encontraría en Zona de Exclusión. (Resumen de la FAS)



SUPERPETROLERO HERCULES

Se ignora por qué la ARA primero afirmó desconocer el movimiento del petrolero y en el momento en que se lo estaba atacando cambió el informe, detallando cuál era la situación del buque. El capitán del superpetrolero declaró posteriormente que había realizado las comunicaciones de rutina con los controles marítimos correspondientes.

El 14 de junio los técnicos de la Marina de Brasil y otros expertos que estuvieron a bordo reconocieron los daños y dieron cuenta que, las esquirlas de una bomba que había explotado eran de color verde y que una que había quedado en uno de los tanques de petróleo sin explotar era de fabricación inglesa y tenía una placa que decía MK-17 - 1.000 pounds (libras), sin lugar a dudas, éstas habían sido arrojadas por el Canberra (Negro 1).

La tercera bomba que había pegado en el llamado palo de carga, resbalado y caído en el convés era de 250 kilogramos y de 1,20 metros de largo, este impacto debe acreditárselo al Hercules (Tigre).

La explicación de por qué no explotaron las bombas es que este tipo de navío cuenta con un sistema "Inert Gas System" que controla el nivel de oxígeno de los tanques para evitar explosiones, este sistema utiliza los gases expedidos por la chimenea y llena los tanques de gas que elimina el oxígeno y evita cualquier tipo de combustión.

De ahí que una bomba quedó en el tanque número 2 sin explotar y otra que abrió un rumbo en el caso, por donde entraba agua, tampoco explotó por falta de oxígeno.



SUPERPETROLERO HERCULES HUNDIENDOSE EN AGUAS DEL OCÉANO ATLÁNTICO 20 DE JULIO DE 1982

El petrolero era un VLCC (very large crude carrier) de nombre Hercules, construido en Japón en 1971, de 220.000 toneladas de desplazamiento de carga, 322 metros de eslora, una manga de 70 metros y un calado de 18 metros, había sido fletado por la compañía naviera "Amerada Hess Shipping", Liberiana

Al mando del Capitán Renzo Battagliarini y con 28 hombres (26 italianos y 2 coreanos) tenía como tarea de rutina transportar petróleo crudo desde la terminal sur del oleoducto Trans-Alaska en Valdez, Alaska, hacia una refinería Hess en las Islas Vírgenes, USA; y dado el tamaño del barco, era imposible que cruzara por el canal de Panamá por lo que habitualmente rodeaba el continente americano.

El día 25 de mayo había iniciado su viaje de regreso desde las Islas Vírgenes a Valdez, pero esta vez había realizado una escala en el puerto de Río de Janeiro

El periódico OGlobo de Brasil, el 5 septiembre 1982, publicó un resumen de los hechos (adjunto 6), parte del cual se transcribe a continuación:

. 08 junio

El buque es atacado a 180 millas náuticas de las islas Malvinas

La Guardia Costera de USA escuchó un mensaje del capitán informando que un avión que circuló tres veces sobre ellos los atacó y dejó caer bombas sobre la cubierta.

Por el ataque el navío sufrió un rumbo en estribor, que tiene una inclinación de 6 grados y que navega con proa a Brasil para ser reparado

Londres informa que ningún avión propio los atacó y el servicio TELAM de la Argentina informa que ningún avión argentino podría volar a esa distancia de sus bases.

. 09 junio

El capitán del buque en comunicación con el corresponsal del diario O Globo en Buenos Aires le informa que la situación es grave.

El Departamento de Estado de USA consulta a los gobiernos de Argentina e Inglaterra sobre el caso y el segundo contesta que no tiene responsabilidad sobre ese ataque.

. 12 junio

El Hercules fondea a dos millas de la Ilha Rasa, cerca de Río de Janeiro. Tiene dos pequeños rumbos de 50/60 centímetros de diámetro y una leve inclinación, que es casi imperceptible

. 13 junio

El buque entra en la bahía de Guanabara y fondea en la Terminal Marítima Almirante Tamandare

. 14 junio

Una nueva tripulación llega de Italia para remplazar a la original que había partido para su país. Se realiza una inspección visual del superpetrolero a efectos de conocer cuál es el grado de las averías.

. 16 junio

Los representantes del buque declaran que cualquier decisión de desarmar la bomba que está a bordo será consensuada con las autoridades de Brasil.

. 17 junio

La empresa Cardozo y Fonseca (representantes de la empresa propietaria del navío en Brasil) informa que ha contratado a un equipo de expertos de USA para desarmar la bomba.

La bomba de 1000 libras está en la bodega número 2.

. 20 junio

Llega Abner Shalmon, vicepresidente de Maritime Overseas Corporation. (armadores del Hercules) con un equipo de cinco técnicos para desactivar la bomba

. 21 junio

Abner Shalmon declara que el Hercules hacía su ruta normal entre Islas Vírgenes y Alaska.

Que fue atacado por un avión no identificado, por que los tripulantes entraron en pánico y solo trataron de protegerse sin atreverse a mirar para arriba.

Así mismo informó que el equipo técnico examinaría la bomba, tardaría cinco días en desactivarla y luego el buque partiría para Europa para ser reparado.

Las tareas de desmonte de la bomba se harían a 40/50 millas náuticas de la costa.

. 23 junio

Llega el equipo técnico a Brasil y van a comenzar los trabajos al día siguiente.

. 25 junio

Cardoso y Fonseca informan que los técnicos no han ido a visitar el buque por que aún no llegó el seguro de vida requerido por el contrato.

. 30 junio

A las 10.10 un helicóptero lleva a cinco personas al Hercules para iniciar las tareas, son: el Comandante de Navegación, el Ingeniero Senior de Maritime Overseas para el Atlántico Sur, un representante de la Capitanía de Puerto y dos técnicos en explosivos.

. 03 julio

Maritime Overseas informa al corresponsal de O Globo en New York que la demora en desmontar la bomba se debe a que los técnicos están estudiando el mejor procedimiento para ejecutar la tarea. La empresa asegura que no hay ningún riesgo de detonación.

. 6 julio

Cardoso y Fonseca informa que se están dando los últimos retoques para desactivar la bomba que está en el tanque número 2.

. 11 julio

Cardoso y Fonseca informa que serán necesarias nuevas investigaciones para preparar la desactivación.

Los peritos consideran imposible desactivar la bomba.

Se decide hundir el buque, explicando que la aseguradora ha decidido que es mejor pagar el precio del buque que los riesgos que se corren si algo sale mal.

. 13 julio

Raymond Burke, abogado representante de Maritime Overseas informa que el Hercules partirá al día siguiente para ser hundido a 250 millas náuticas de la costa de Brasil.

El buque será remolcado por el "Smit Lloyd III", de bandera holandesa, que había sido contratado previamente y que tiene una tripulación de siete hombres, al que acompañará el capitán Renzo Battagliarini.

. 16 julio

El Hercules inicia el viaje hacia donde será hundido. Es acompañado por el contratorpedero de la Marina de Brasil "Sergipe" que tiene como tarea controlar la posición en que se va a producir

el hundimiento; este buque transporta a un grupo de periodistas para que presencien el acontecimiento.

. 20 julio

Se arriba a la posición prevista que es a 480 km al sur de Cabo Frío y 700 km al este de Florianópolis, donde la profundidad del océano llega a los 2700 metros.

A las 14.15, seis horas después de abrir las válvulas para inundar sus tanques, el buque desapareció en el océano.

Las incógnitas sobre lo acontecido con el VLCC Hercules son las siguientes:

1. Un navío de ese porte y autonomía realizó una escala técnica en Río de Janeiro con los costos que ello implicaba y lo que no era habitual.
2. Luego del ataque navegó 2000 km en todo tipo de condiciones meteorológicas sin inconvenientes, pese a tener una bomba de 1000 libras sin explotar, luego se decidió que era peligroso desactivar la bomba y se decidió hundirlo.
3. Una vez arribado a puerto los tripulantes fueron enviados a su país de origen, excepto el capitán.
4. Los propietarios rechazaron las propuestas de compra de varias firmas internacionales, que lo deseaban aunque sea como chatarra.
5. Pocas personas subieron a bordo, por razones de seguridad.
6. Las personas que subieron a bordo cuando el buque estaba en puerto no sacaron ninguna foto del interior del buque ni de la bomba en cuestión.

Los propietarios del petrolero iniciaron el juicio por daños contra el estado argentino, en los Estados Unidos de Norteamérica, estado de New York, para lograr un resarcimiento económico de U\$S 10.000.000 por la pérdida del barco y una compensación económica de U\$S 1.900.000 por la pérdida del petróleo que se hundió con el barco, pero no se dio lugar a la demanda.

En este juicio el capitán del petrolero declaró: “que el 8 de junio a las 12.15 hora de Greenwich había realizado un informe de rutina por radio a los funcionarios argentinos encargados de controlar el tráfico marítimo indicando: nombre del buque indicativo internacional de radio, registro, situación, rumbo, velocidad y descripción del viaje”.

Luego dice: “que minutos después de ese mensaje y sin provocación fue bombardeado por un avión argentino a lo que siguió un segundo ataque y dos horas después otro avión argentino lo atacó con un cohete aire - tierra”.

Los dichos del capitán indicando que el ataque lo realizaron aviones argentinos se contradice con lo declarado por el representante de la empresa el 21 de junio en Río de Janeiro, donde expreso: “que el buque fue atacado por un avión no identificado, por que los tripulantes entraron en pánico y solo trataron de protegerse sin atreverse a mirar para arriba”.

El ataque al superpetrolero fue el último vuelo para el C – 130H “Tigre”, pocos días después, en un final anunciado, terminó la guerra con la rendición del Comandante Argentino de las Islas Malvinas.

Abreviaciones

ARA	Armada Argentina
FAA	Fuerza Aérea Argentina
EJE	Ejército Argentino
RPV	reunión previa al vuelo
LCP	lista de control de procedimientos
EM	Estado mayor
FAS	Fuerza Aérea Sur
BAM	Base Aérea Militar
OSEA	Operador de sistema de entrega aérea
CRV	Comodoro Rivadavia
MLV	Malvinas
GAL	Río Gallegos
MDP	Mar del Plata
ESC	Escuela de Aviación Militar
H24	24 horas
GRA	Río Grande
TRE	Trelew
SJU	San Julián
PAC	patrulla aérea de combate
USAF	Fuerza Aérea de Estados Unidos de Norteamérica
RAF	Real Fuerza Aérea
PAR	Paraná
PAL	El Palomar
RTA	Reconquista
DIL	Tandil
EPO	Comandante Espora
CAE	Comando Aéreo Estratégico
MER	multiple ejection raquet
POTA	Puesto de operaciones de transporte aéreo
FFSS	Fuerzas de Seguridad
FL	nivel de vuelo
COLCO	Comando Local de Control Operativo
VLCC	very large crude carrier

Fotografía de la tripulación

1. Vicecomodoro Alberto Vianna
2. Capitán Andrés Francisco Valle
3. Capitán Roberto Mario Cerruti
4. Suboficial Principal Pedro Esteban Razzini
5. Suboficial Auxiliar Carlos Domingo Nazzari
6. Cabo Primero Carlos Alberto Ortiz



**Ceremonia de 40 años del Hercules en la Fuerza Aérea Argentina
10 de octubre de 2008
Junto a uno de los MER que tenía puesto el TC - 68**

Anexos

Alfa: Suprema Corte de USA

Bravo: Cuando el heroísmo forma parte del deber, reportaje al Comodoro Alfredo Cano

Charlie: Informe posterior al vuelo – BP British Wye

Delta: Informe posterior al vuelo - superpetrolero Hercules

Echo: Resumen del diario de guerra CAE - superpetrolero Hercules

Foxtrot: Resumen diario de guerra FAS - superpetrolero Hercules

Golf: Plan de navegación aérea - superpetrolero Hercules

Hotel: Plan de vuelo - superpetrolero Hercules

India: Anexo Alfa - orden fragmentaria 2316

Juliet: Comparación de rutas de búsqueda del superpetrolero Hercules

Adjuntos

1. Derribo TC - 63 - Marcación de blancos navales
2. British Naval Force in the Falkland War
3. Part 2 - British ships lost and damaged
4. Historical RFA - Fort Grange
5. Historical RFA - Actividades diarias
6. Nota periodística de O Globo del 05 de septiembre de 1982

**Supreme Court of the United States
ARGENTINE REPUBLIC**

v.

AMERADA HESS SHIPPING CORP. ET AL.

488 U.S. 428

**CERTIORARI TO THE UNITED STATES COURT OF APPEALS FOR THE SECOND
CIRCUIT**

Argued December 6, 1988 - Decided January 23, 1989

A crude oil tanker owned by respondent United Carriers, Inc., a Liberian corporation, and chartered to respondent Amerada Hess Corp., also a Liberian corporation, was severely damaged when it was attacked in international waters by Argentine military aircraft during the war between Great Britain and petitioner Argentine Republic over the Falkland Islands (Malvinas) off the Argentine coast. Respondents brought separate actions against petitioner in Federal District Court for the damage they sustained in the attack. They invoked the District Court's jurisdiction under the Alien Tort Statute (ATS), which confers original jurisdiction on district courts over civil actions by an alien for a tort committed in violation of the law of nations or a treaty of the United States. Amerada Hess also brought suit under the general admiralty and maritime jurisdiction of federal courts, 28 U.S.C. 1333, and "the principle of universal jurisdiction, recognized in customary international law." The District Court dismissed respondents' complaints for lack of subject-matter jurisdiction, ruling that their actions were barred by the Foreign Sovereign Immunities Act of 1976 (FSIA). The FSIA provides in 28 U.S.C. 1604 that "[s]ubject to existing international agreements to which the United States [was] a party at the time of the enactment of this Act[,] a foreign state shall be immune from the jurisdiction" of United States courts except as provided in 28 U.S.C. 1605-1607, and further provides in 28 U.S.C. 1330(a) that "[t]he district courts shall have original jurisdiction without regard to amount in controversy of any nonjury civil action against a foreign state . . . as to any claim for relief in personam with respect to which the foreign state is not entitled to immunity" under 1605-1607 or any applicable international agreement. The Court of Appeals reversed, holding that the District Court had jurisdiction over respondents' consolidated action under the ATS.

Held:

The FSIA provides the sole basis for obtaining jurisdiction over a foreign state in United States courts, and the District Court correctly dismissed the action because the FSIA did not authorize jurisdiction over petitioner under the facts of this case. Pp. 433-443.

(a) The FSIA's text and structure demonstrate Congress' intention that the FSIA be the sole basis for obtaining jurisdiction over a foreign [488 U.S. 428, 429] state in United States

courts. Sections 1604 and 1330(a) work in tandem: 1604 bars United States courts from exercising jurisdiction when a foreign state is entitled to immunity, and 1330(a) confers jurisdiction on district courts to hear suits brought by both United States citizens and aliens when a foreign state is not entitled to immunity. Pp. 433-435.

(b) From Congress' decision in the FSIA to deny immunity to foreign states in cases involving property taken in violation of international law in 1605(a)(3), the plain implication is that immunity is granted in those cases involving alleged violations of international law that do not come within one of the FSIA's exceptions. Pp. 435-436.

(c) Congress' failure in the FSIA to enact a pro tanto repealer of the ATS when it passed the FSIA in 1976 may be explained at least in part by the lack of certainty as to whether the ATS conferred jurisdiction in suits against foreign states. In light of the comprehensiveness of the FSIA's scheme, it is doubtful that even the most meticulous draftsman would have concluded that Congress also needed to amend pro tanto the ATS and presumably other grants of subject-matter jurisdiction in Title 28. Pp. 436-438.

(d) The rule of statutory construction under which repeals by implication are disfavored does not apply here. This case does not involve two statutes that supplement one another, nor is it a case where a more general statute is claimed to have repealed by implication an earlier statute dealing with a narrower subject. Congress' decision to deal comprehensively with the subject of foreign sovereign immunity in the FSIA, and the express provision in 1604 that "a foreign state shall be immune from the jurisdiction" of United States courts except as provided in 1605-1607, preclude a construction of the ATS that permits the instant action. P. 438.

(e) Congress dealt with the admiralty jurisdiction of the federal courts when it enacted the FSIA. Section 1605(b) expressly permits an in personam suit in admiralty to enforce a maritime lien against a vessel or cargo of a foreign state. Unless the present case is within 1605(b) or another exception to the FSIA, the statute conferring general admiralty and maritime jurisdiction on the federal courts does not authorize this suit against petitioner. Pp. 438-439.

(f) The District Court correctly determined that none of the exceptions enumerated in the FSIA applies to the facts of this case. The exception for noncommercial torts in 1605(a)(5) is limited by its terms to cases in which the damage to or loss of property occurs in the United States. The FSIA's definition of "United States" in 1603(c) as including all "territory and waters, continental and insular, subject to the jurisdiction of the United States" cannot be construed to include petitioner's attack on the high seas. Pp. 439-441. [488 U.S. 428, 430]

(g) The Geneva Convention on the High Seas and the Pan American Maritime Neutrality Convention entered into by petitioner and the United States do not create an exception to the FSIA. A foreign state cannot waive its immunity under 1605(a)(1) by signing an international agreement that does not mention a waiver of immunity to suit in United States courts or even the availability of a cause of action in the United States. Nor does the Treaty of Friendship, Commerce and Navigation between the United States and Liberia carve out an exception to the FSIA. That Treaty provides that United States and Liberian nationals shall have access to the courts of each country "on conforming to the local laws," and the FSIA is clearly one of the "local laws" to which respondents must conform before bringing suit in United States courts. Pp. 441-443.

830 F.2d 421, reversed.

REHNQUIST, C. J., delivered the opinion of the Court, in which BRENNAN, WHITE, STEVENS, O'CONNOR, SCALIA, and KENNEDY, JJ., joined. BLACKMUN, J., filed an opinion concurring in part, in which MARSHALL, J., joined, post, p. 443.

Bruno A. Ristau argued the cause for petitioner. With him on the briefs was Joel E. Leising.

Solicitor General Fried argued the cause for the United States as amicus curiae urging reversal. With him on the brief were Assistant Attorney General Boulton, Deputy Solicitor General Cohen, Edwin S. Kneedler, Abraham D. Sofaer, and Eugene Pinkelmann.

Douglas R. Burnett argued the cause for respondents. With him on the brief were Raymond J. Burke, Jr., Frances C. Peters, and Richard H. Webber.^{f*f**}

[^{t*t**}] Briefs of amici curiae urging affirmance were filed for the Republic of Liberia by Frank L. Wiswall, Jr.; and for the International Association of Independent Tanker Owners by Christopher B. Kende.

Briefs of amici curiae were filed for the American Institute of Marine Underwriters by Marilyn L. Lytle and Douglas A. Jacobsen; for the American Institute of Merchant Shipping et al. by Michael Joseph; for the International Human Rights Law Group by Harry A. Inman; and for the Maritime Law Association of the United States by R. Glenn Bauer, Richard W. Palmer, and Elizabeth L. Burrell. [488 U.S. 428, 431]

CHIEF JUSTICE REHNQUIST delivered the opinion of the Court.

Two Liberian corporations sued the Argentine Republic in a United States District Court to recover damages for a tort allegedly committed by its armed forces on the high seas in violation of international law. We hold that the District Court correctly dismissed the action, because the Foreign Sovereign Immunities Act of 1976 (FSIA), 28 U.S.C. 1330 et seq., does not authorize jurisdiction over a foreign state in this situation.

Respondents alleged the following facts in their complaints. Respondent United Carriers, Inc., a Liberian corporation, chartered one of its oil tankers, the Hercules, to respondent Amerada Hess Shipping Corporation, also a Liberian corporation. The contract was executed in New York City. Amerada Hess used the Hercules to transport crude oil from the southern terminus of the Trans-Alaska Pipeline in Valdez, Alaska, around Cape Horn in South America, to the Hess refinery in the United States Virgin Islands. On May 25, 1982, the Hercules began a return voyage, without cargo but fully fueled, from the Virgin Islands to Alaska. At that time, Great Britain and petitioner Argentine Republic were at war over an archipelago of some 200 islands - the Falkland Islands to the British, and the Islas Malvinas to the Argentineans - in the South Atlantic off the Argentine coast. On June 3, United States officials informed the two belligerents of the location of United States vessels and Liberian tankers owned by United States interests then traversing the South Atlantic, including the Hercules, to avoid any attacks on neutral shipping.

By June 8, 1982, after a stop in Brazil, the Hercules was in international waters about 600 nautical miles from Argentina and 500 miles from the Falklands; she was outside the "war zones" designated by Britain and Argentina. At 12:15 Greenwich mean time, the ship's master made a routine report by radio to Argentine officials, providing the ship's [488 U.S. 428, 432] name, international call sign, registry, position, course, speed, and voyage description. About 45 minutes later, an Argentine military aircraft began to circle the Hercules. The ship's master repeated his earlier message by radio to Argentine officials, who acknowledged receiving it. Six minutes later, without provocation, another Argentine military plane began to bomb the Hercules; the master immediately hoisted a white flag. A second bombing soon followed, and a third attack came about two hours later, when an Argentine jet struck the ship with an air-to-surface rocket. Disabled but not destroyed, the Hercules re-

versed course and sailed to Rio de Janeiro, the nearest safe port. At Rio de Janeiro, respondent United Carriers determined that the ship had suffered extensive deck and hull damage, and that an undetonated bomb remained lodged in her No. 2 tank. After an investigation by the Brazilian Navy, United Carriers decided that it would be too hazardous to remove the undetonated bomb, and on July 20, 1982, the Hercules was scuttled 250 miles off the Brazilian coast.

Following unsuccessful attempts to obtain relief in Argentina, respondents commenced this action in the United States District Court for the Southern District of New York for the damage that they sustained from the attack. United Carriers sought \$10 million in damages for the loss of the ship; Amerada Hess sought \$1.9 million in damages for the fuel that went down with the ship. Respondents alleged that petitioner's attack on the neutral Hercules violated international law. They invoked the District Court's jurisdiction under the Alien Tort Statute, 28 U.S.C. 1350, which provides that "[t]he district courts shall have original jurisdiction of any civil action by an alien for a tort only, committed in violation of the law of nations or a treaty of the United States." Amerada Hess also brought suit under the general admiralty and maritime jurisdiction, 28 U.S.C. 1333, and "the principle of universal jurisdiction, recognized in customary international law." Complaint of Amerada Hess _ 5, [488 U.S. 428, 433] App. 20. The District Court dismissed both complaints for lack of subject-matter jurisdiction, 638 F. Supp. 73 (1986), ruling that respondents' suits were barred by the FSIA.

A divided panel of the United States Court of Appeals for the Second Circuit reversed. 830 F.2d 421 (1987). The Court of Appeals held that the District Court had jurisdiction under the Alien Tort Statute, because respondents' consolidated action was brought by Liberian corporations, it sounded in tort ("the bombing of a ship without justification"), and it asserted a violation of international law ("attacking a neutral ship in international waters, without proper cause for suspicion or investigation"). *Id.*, at 424-425. Viewing the Alien Tort Statute as "no more than a jurisdictional grant based on international law," the Court of Appeals said that "who is within" the scope of that grant is governed by "evolving standards of international law." *Id.*, at 425, citing *Filartiga v. Pena-Irala*, 630 F.2d 876, 880 (CA2 1980). The Court of Appeals reasoned that Congress' enactment of the FSIA was not meant to eliminate "existing remedies in United States courts for violations of international law" by foreign states under the Alien Tort Statute. 830 F.2d, at 426. The dissenting judge took the view that the FSIA precluded respondents' action. *Id.*, at 431. We granted certiorari, 485 U.S. 1005 (1988), and now reverse.

We start from the settled proposition that the subject-matter jurisdiction of the lower federal courts is determined by Congress "in the exact degrees and character which to Congress may seem proper for the public good." *Cary v. Curtis*, 3 How. 236, 245 (1845); see *Insurance Corp. of Ireland v. Compagnie des Bauxites de Guinee*, 456 U.S. 694, 701 (1982) (jurisdiction of lower federal courts is "limited to those subjects encompassed within the statutory grant of jurisdiction"). In the FSIA, Congress added a new chapter 97 to Title 28 of the United States Code, 28 U.S.C. 1602-1611, which is entitled "Jurisdictional Immunities of Foreign [488 U.S. 428, 434] States." Section 1604 provides that "[s]ubject to existing international agreements to which the United States [was] a party at the time of the enactment of this Act[,], a foreign state shall be immune from the jurisdiction of the courts of the United States and of the States except as provided in sections 1605 to 1607 of this chapter." The FSIA also added 1330(a) to Title 28; it provides that "[t]he district courts shall have original jurisdiction without regard to amount in con-

troverly of any nonjury civil action against a foreign state . . . as to any claim for relief in personam with respect to which the foreign state is not entitled to immunity under sections 1605-1607 of this title or under any applicable international agreement." 1330(a).[f2f22](#)

We think that the text and structure of the FSIA demonstrate Congress' intention that the FSIA be the sole basis for obtaining jurisdiction over a foreign state in our courts. Sections 1604 and 1330(a) work in tandem: 1604 bars federal and state courts from exercising jurisdiction when a foreign state is entitled to immunity, and 1330(a) confers jurisdiction on district courts to hear suits brought by United States citizens and by aliens when a foreign state is not entitled to immunity. As we said in *Verlinden*, the FSIA "must be applied by the district courts in every action against a foreign [488 U.S. 428, 435] sovereign, since subject-matter jurisdiction in any such action depends on the existence of one of the specified exceptions to foreign sovereign immunity." *Verlinden B. V. v. Central Bank of Nigeria*, 461 U.S. 480, 493 (1983).[f3f33](#)

The Court of Appeals acknowledged that the FSIA's language and legislative history support the "general rule" that the Act governs the immunity of foreign states in federal court. 830 F.2d, at 426. The Court of Appeals, however, thought that the FSIA's "focus on commercial concerns" and Congress' failure to "repeal" the Alien Tort Statute indicated Congress' intention that federal courts continue to exercise jurisdiction over foreign states in suits alleging violations of international law outside the confines of the FSIA. *Id.*, at 427. The Court of Appeals also believed that to construe the FSIA to bar the instant suit would "fly in the face" of Congress' intention that the FSIA be interpreted pursuant to "standards recognized under international law." *Ibid.*, quoting H. R. Rep., at 14.

Taking the last of these points first, Congress had violations of international law by foreign states in mind when it enacted the FSIA. For example, the FSIA specifically denies foreign states immunity in suits "in which rights in property [488 U.S. 428, 436] taken in violation of international law are in issue." 28 U.S.C. 1605(a)(3). Congress also rested the FSIA in part on its power under Art. I, 8, cl. 10, of the Constitution "[t]o define and punish Piracies and Felonies committed on the high Seas, and Offenses against the Law of Nations." See H. R. Rep., at 12; S. Rep., at 12. From Congress' decision to deny immunity to foreign states in the class of cases just mentioned, we draw the plain implication that immunity is granted in those cases involving alleged violations of international law that do not come within one of the FSIA's exceptions.

As to the other point made by the Court of Appeals, Congress' failure to enact a pro tanto repealer of the Alien Tort Statute when it passed the FSIA in 1976 may be explained at least in part by the lack of certainty as to whether the Alien Tort Statute conferred jurisdiction in suits against foreign states. Enacted by the First Congress in 1789, the Alien Tort Statute provides that "[t]he district courts shall have original jurisdiction of any civil action by an alien for a tort only, committed in violation of the law of nations or a treaty of the United States." 28 U.S.C. 1350. The Court of Appeals did not cite any decision in which a United States court exercised jurisdiction over a foreign state under the Alien Tort Statute, and only one such case has come to our attention - one which was decided after the enactment of the FSIA.[f4f44](#)

In this Court, respondents argue that cases were brought under the Alien Tort Statute against foreign states for the unlawful taking of a prize during wartime. Brief for Respondents 18-25. The Alien Tort Statute makes no mention [488 U.S. 428, 437] of prize jurisdiction, and 1333(2) now grants federal district courts exclusive jurisdiction over "all proceedings for the condemnation of property taken as a prize." In *The Santissima Trinidad*, 7 Wheat. 283, 353-354 (1822), we held that foreign states were not immune from the jurisdiction of United States courts in prize proceedings. That case, however, was not brought under the Alien Tort Statute but rather as a libel in admiralty. Thus there is a distinctly hypothetical cast to the Court of Appeals' reliance on Con-

gress' failure to repeal the Alien Tort Statute, and respondents' arguments in this Court based on the principle of statutory construction that repeals by implication are disfavored.

We think that Congress' failure in the FSIA to enact an express pro tanto repealer of the Alien Tort Statute speaks only faintly, if at all, to the issue involved in this case. In light of the comprehensiveness of the statutory scheme in the FSIA, we doubt that even the most meticulous draftsman would have concluded that Congress also needed to amend pro tanto the Alien Tort Statute and presumably such other grants of subject-matter jurisdiction in Title 28 as 1331 (federal question), 1333 (admiralty), 1335 (interpleader), 1337 (commerce and antitrust), and 1338 (patents, copyrights, and trademarks).^{f5f55} Congress provided in the FSIA that "[c]laims of foreign states to immunity should henceforth be decided by courts of the United States in conformity with the principles set forth in this chapter," and very likely it [488 U.S. 428, 438] thought that should be sufficient. 1602 (emphasis added); see also H. R. Rep., at 12; S. Rep., at 11 (FSIA "intended to preempt any other State and Federal law (excluding applicable international agreements) for according immunity to foreign sovereigns").

For similar reasons we are not persuaded by respondents' arguments based upon the rule of statutory construction under which repeals by implication are disfavored. This case does not involve two statutes that readily could be seen as supplementing one another, see *Wood v. United States*, 16 Pet. 342, 363 (1842), nor is it a case where a more general statute is claimed to have repealed by implication an earlier statute dealing with a narrower subject. See *Morton v. Mancari*, 417 U.S. 535, 549-551 (1974). We think that Congress' decision to deal comprehensively with the subject of foreign sovereign immunity in the FSIA, and the express provision in 1604 that "a foreign state shall be immune from the jurisdiction of the courts of the United States and of the States except as provided in sections 1605-1607," preclude a construction of the Alien Tort Statute that permits the instant suit. See *Red Rock v. Henry*, 106 U.S. 596, 601-602 (1883); *United States v. Tynen*, 11 Wall. 88, 92 (1871). The Alien Tort Statute by its terms does not distinguish among classes of defendants, and it of course has the same effect after the passage of the FSIA as before with respect to defendants other than foreign states.

Respondents also argue that the general admiralty and maritime jurisdiction, 1333(1), provides a basis for obtaining jurisdiction over petitioner for violations of international law, notwithstanding the FSIA. Brief for Respondents 42-49. But Congress dealt with the admiralty jurisdiction of the federal courts when it enacted the FSIA. Section 1605(b) expressly permits an in personam suit in admiralty to enforce a maritime lien against a vessel or cargo of a foreign state. Unless the present case is within 1605(b) or another exception to the FSIA, the statute conferring general [488 U.S. 428, 439] admiralty and maritime jurisdiction on the federal courts does not authorize the bringing of this action against petitioner.

Having determined that the FSIA provides the sole basis for obtaining jurisdiction over a foreign state in federal court, we turn to whether any of the exceptions enumerated in the Act apply here. These exceptions include cases involving the waiver of immunity, 1605(a)(1), commercial activities occurring in the United States or causing a direct effect in this country, 1605(a)(2), property expropriated in violation of international law, 1605(a)(3), inherited, gift, or immovable property located in the United States, 1605(a)(4), noncommercial torts occurring in the United States, 1605(a)(5), and maritime liens, 1605(b). We agree with the District Court that none of the FSIA's exceptions applies on these facts. See 638 F. Supp., at 75-77.^{f6f66}

Respondents assert that the FSIA exception for noncommercial torts, 1605(a)(5), is most in point. Brief for Respondents 50-52. This provision denies immunity in a case

"in which money damages are sought against a foreign state for personal injury or death, or damage to or loss of property, occurring in the United States and caused by the tortious act or

omission of that foreign state or of any official or employee of that foreign state while acting within the scope of his office or employment." 28 U.S.C. 1605(a)(5).

Section 1605(a)(5) is limited by its terms, however, to those cases in which the damage to or loss of property occurs in the United States. Congress' primary purpose in enacting 1605(a)(5) was to eliminate a foreign state's immunity for traffic accidents and other torts committed in the United [488 U.S. 428, 440] States, for which liability is imposed under domestic tort law. See H. R. Rep., at 14, 20-21; S. Rep., at 14, 20-21.

In this case, the injury to respondents' ship occurred on the high seas some 5,000 miles off the nearest shores of the United States. Despite these telling facts, respondents nonetheless claim that the tortious attack on the Hercules occurred "in the United States." They point out that the FSIA defines "United States" as including all "territory and waters, continental and insular, subject to the jurisdiction of the United States," 1603(c), and that their injury occurred on the high seas, which is within the admiralty jurisdiction of the United States, see *The Plymouth*, 3 Wall. 20, 36 (1866). They reason, therefore, that "by statutory definition" petitioner's attack occurred in the United States. Brief for Respondents 50-51.

We find this logic unpersuasive. We construe the modifying phrase "continental and insular" to restrict the definition of United States to the continental United States and those islands that are part of the United States or its possessions; any other reading would render this phrase nugatory. Likewise, the term "waters" in 1603(c) cannot reasonably be read to cover all waters over which United States courts might exercise jurisdiction. When it desires to do so, Congress knows how to place the high seas within the jurisdictional reach of a statute.^{f7f77} We thus apply "[t]he canon of construction which teaches that legislation of Congress, unless contrary intent appears, is meant to apply only within the territorial jurisdiction of the United States." *Foley Brothers* [488 U.S. 428, 441] v. *Filardo*, 336 U.S. 281, 285 (1949); see also *Weinberger v. Rossi*, 456 U.S. 25, 32 (1982). Because respondents' injury unquestionably occurred well outside the 3-mile limit then in effect for the territorial waters of the United States, the exception for noncommercial torts cannot apply.^{f8f88}

The result in this case is not altered by the fact that petitioner's alleged tort may have had effects in the United States. Respondents state, for example, that the Hercules was transporting oil intended for use in this country and that the loss of the ship disrupted contractual payments due in New York. Brief for Respondents 51. Under the commercial activity exception to the FSIA, 1605(a)(2), a foreign state may be liable for its commercial activities "outside the territory of the United States" having a "direct effect" inside the United States.^{f9f99} But the noncommercial tort exception, 1605(a)(5), upon which respondents rely, makes no mention of "territory outside the United States" or of "direct effects" in the United States. Congress' decision to use explicit language in 1605(a)(2), and not to do so in 1605(a)(5), indicates that the exception in 1605(a)(5) covers only torts occurring within the territorial jurisdiction of the United States. Respondents do not claim that 1605(a)(2) covers these facts.

We also disagree with respondents' claim that certain international agreements entered into by petitioner and by [488 U.S. 428, 442] the United States create an exception to the FSIA here. Brief for Respondents 17. As noted, the FSIA was adopted "[s]ubject to international agreements to which the United States [was] a party at the time of [its] enactment." 1604. This exception applies when international agreements "expressly conflic[t]" with the immunity provisions of the FSIA, H. R. Rep., at 17; S. Rep., at 17, hardly the circumstances in this case. Respondents point to the Geneva Convention on the High Seas, Apr. 29, 1958, 1962. 13 U.S. T. 2312, T. I. A. S. No. 5200, and the Pan American Maritime Neutrality Convention, Feb. 20, 1928, 47 Stat. 1989, 1990-1991, T. S. No. 845. Brief for Respondents 31-34. These conventions, however, only set forth

substantive rules of conduct and state that compensation shall be paid for certain wrongs.¹⁰ They do not create private rights of action for foreign corporations to recover compensation from foreign states in United States courts. Cf. *Head Money Cases*, 112 U.S. 580, 598-599 (1884); *Foster v. Neilson*, 2 Pet. 253, 314 (1829). Nor do we see how a foreign state can waive its immunity under 1605(a)(1) by signing an international agreement that contains no mention of a waiver of immunity to suit in United States courts or even the availability of a cause of [488 U.S. 428, 443] action in the United States. We find similarly unpersuasive the argument of respondents and Amicus Curiae Republic of Liberia that the Treaty of Friendship, Commerce and Navigation, Aug. 8, 1938, United States-Liberia, 54 Stat. 1739, T. S. No. 956, carves out an exception to the FSIA. Brief for Respondents 52-53; Brief for the Republic of Liberia as Amicus Curiae 11. Article I of this Treaty provides, in pertinent part, that the nationals of the United States and Liberia "shall enjoy freedom of access to the courts of justice of the other on conforming to the local laws." The FSIA is clearly one of the "local laws" to which respondents must "conform" before bringing suit in United States courts.

We hold that the FSIA provides the sole basis for obtaining jurisdiction over a foreign state in the courts of this country, and that none of the enumerated exceptions to the Act apply to the facts of this case. The judgment of the Court of Appeals is therefore

Reversed.

Footnotes

[1] From the Nation's founding until 1952, foreign states were "generally granted . . . complete immunity from suit" in United States courts, and the Judicial Branch deferred to the decisions of the Executive Branch on such questions. *Verlinden B. V. v. Central Bank of Nigeria*, 461 U.S. 480, 486 (1983). In 1952, the State Department adopted the view that foreign states could be sued in United States courts for their commercial acts, but not for their public acts. *Id.*, at 487. "For the most part," the FSIA "codifies" this so-called "restrictive" theory of foreign sovereign immunity. *Id.*, at 488.

[2] Respondents did not invoke the District Court's jurisdiction under 28 U.S.C. 1330(a). They did, however, serve their complaints upon petitioner's Ministry of Foreign Affairs in conformity with the service of process provisions of the FSIA, 28 U.S.C. 1608(a), and the regulations promulgated thereunder by the Department of State, 22 CFR pt. 93 (1988). See App. to Pet. for Cert. 38a, 41a.

[3] Subsection (b) of 28 U.S.C. 1330 provides that "[p]ersonal jurisdiction over a foreign state shall exist as to every claim for relief over which the district courts have [subject-matter] jurisdiction under subsection (a) where service has been made under [28 U.S.C. 1608]." Thus, personal jurisdiction, like subject-matter jurisdiction, exists only when one of the exceptions to foreign sovereign immunity in 1605-1607 applies. *Verlinden*, supra, at 485, 489, and n. 14. Congress' intention to enact a comprehensive statutory scheme is also supported by the inclusion in the FSIA of provisions for venue, 28 U.S.C. 1391(f), removal, 1441(d), and attachment and execution, 1609-1611. Our conclusion here is supported by the FSIA's legislative history. See, e. g., H. R. Rep. No. 94-1487, p. 12 (1976) (H. R. Rep.); S. Rep. No. 94-1310, pp. 11-12 (1976) (S. Rep.) (FSIA "sets forth the sole and exclusive standards to be used in resolving questions of sovereign immunity raised by sovereign states before Federal and State courts in the United States," and "prescribes . . . the jurisdiction of U.S. district courts in cases involving foreign states").

[4] See *Von Dardel v. Union of Soviet Socialist Republics*, 623 F. Supp. 246 (DC 1985) (alternative holding). The Court of Appeals did cite its earlier decision in *Filartiga v. Pena-Irala*, 630 F.2d 876 (1980), which involved a suit under the Alien Tort Statute by a Paraguayan national

against a Paraguayan police official for torture; the Paraguayan Government was not joined as a defendant.

[t5t55.] The FSIA amended the diversity statute to delete references to suits in which a "foreign stat[e]" is a party either as plaintiff or defendant, see 28 U.S.C. 1332(a)(2) and (3) (1970 ed.), and added a new paragraph (4) that preserves diversity jurisdiction over suits in which foreign states are plaintiffs. As the legislative history explained, "[s]ince jurisdiction in actions against foreign states is comprehensively treated by the new section 1330, a similar jurisdictional basis under section 1332 becomes superfluous." H. R. Rep., at 14; S. Rep., at 13. Unlike the diversity statute, however, the Alien Tort Statute and the other statutes conferring jurisdiction in general terms on district courts cited in the text did not in 1976 (or today) expressly provide for suits against foreign states.

[t6t66.] The Court of Appeals majority did not pass on whether any of the exceptions to the FSIA applies here. It did note, however, that respondents' arguments regarding 1605(a)(5) were consistent with its disposition of the case. 830 F.2d, at 429, n. 3. The dissent found none of the FSIA's exceptions applicable on these facts. *Id.*, at 430 (Kearse, J. dissenting).

[t7t77.] See, e. g., 14 U.S.C. 89(a) (empowering Coast Guard to search and seize vessels "upon the high seas and waters over which the United States has jurisdiction" for "prevention, detection, and suppression of violations of laws of the United States"); 18 U.S.C. 7 ("special maritime and territorial jurisdiction of the United States" in Federal Criminal Code extends to United States vessels on "[t]he high seas, any other waters within the admiralty and maritime jurisdiction of the United States, and out of the jurisdiction of any particular State"); 19 U.S.C. 1701 (permitting President to declare portions of "high seas" as customs-enforcement areas).

[t8t88.] The United States has historically adhered to a territorial sea of 3 nautical miles, see *United States v. California*, 332 U.S. 19, 32-34 (1947), although international conventions permit a territorial sea of up to 12 miles. See 2 Restatement (Third) of Foreign Relations Law of United States 511 (1987). On December 28, 1988, the President announced that the United States would henceforth recognize a territorial sea of 12 nautical miles. See Presidential Proclamation No. 5928, 3 CFR 547 (1988).

[t9t99.] Section 1605(a)(2) provides, in pertinent part, that foreign states shall not be immune from the jurisdiction of United States courts in cases "in which the action is based . . . upon an act outside the territory of the United States in connection with a commercial activity of the foreign state elsewhere and that act causes a direct effect in the United States."

[t10t1010.] Article 22(1), (3), of the Geneva Convention on the High Seas, 13 U.S. T., at 2318-2319, for example, states that a warship may only board a merchant ship if it has a "reasonable ground for suspecting" the merchant ship is involved in piracy, the slave trade, or traveling under false colors. If an inspection fails to support the suspicion, the merchant ship "shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained." Article 23 contains comparable provisions for the stopping of merchant ships by aircraft. Similarly, Article 1 of the Pan American Maritime Neutrality Convention, 47 Stat., at 1990, 1994, permits a warship to stop a merchant ship on the high seas to determine its cargo, and whether it has committed "any violation of blockade," but the warship may only use force if the merchant ship "fails to observe the instructions given it." Article 27 provides: "A belligerent shall indemnify the damage caused by its violation of the foregoing provisions. It shall likewise be responsible for the acts of persons who may belong to its armed forces."

JUSTICE BLACKMUN, with whom JUSTICE MARSHALL joins, concurring in part.

I join the Court's opinion insofar as it holds that the FSIA provides the sole basis for obtaining jurisdiction over a foreign state in federal court. *Ante*, at 431-439.

I, however, do not join the latter part of the Court's opinion to the effect that none of the FSIA's exceptions to foreign sovereign immunity apply in this case. As the majority notes, the Court of Appeals did not decide this question, *ante*, at 439, n. 6, and, indeed, specifically reserved it. 830 F.2d 421, 429, n. 3 (CA2 1987). Moreover, the question was not among those presented to this Court in the petition for certiorari, did not receive full briefing, and is not necessary to the disposition of the case. Accordingly, I believe it inappropriate to decide here, in the first instance, whether any exceptions to the FSIA apply in this case. See this Court's Rule 21.1(a) (Court will consider only questions presented in [488 U.S. 428, 444] petition); *Youakim v. Miller*, 425 U.S. 231, 234 (1976) (Court ordinarily will not decide questions not passed on below). I would remand the case to the Court of Appeals on this issue. [488 U.S. 428, 445]

CUANDO EL HEROÍSMO FORMA PARTE DEL DEBER

Mar del Plata, agosto de 2010

<http://www.porsiempremalvinas.com.ar/Malvinas.htm> (30 - 03 - 2012)

En una nueva entrevista que tuvimos la suerte de concretar, esta vez tenemos la inmensa satisfacción de mantener una larga y agradable charla con el Comodoro(RE) Alfredo Abelardo Cano, quien actualmente se desempeña en la Base Aérea de Mar del Plata, al frente de la O.S.F.A. (Obra Social de la Fuerza Aérea) Debemos agradecer al Capitán Cachón,(y nuevamente a la Srta. Myrian de RR.PP de Fuerza Aérea) ya que gracias a su intervención, fue posible contactarnos con el Señor Comodoro.

Antes de ingresar de lleno a la transcripción de la charla que mantuvimos con él es menester detallar al menos en forma somera y sintética, parte del importante Curriculum de nuestro entrevistado. Es así que, de su larga trayectoria devenida en el transcurso de su carrera en la Fuerza Aérea, podemos destacar algunos hechos que se revelan como los más importantes, a saber:

El Comodoro Cano egresa de la Escuela de Aviación Militar, en el año 1958 con el grado de Alférez Aviador Militar. Como Oficial Subalterno interviene en las campañas Antárticas 1962/63 y 1964/65 permaneciendo veintiocho meses en la Antártida, volando más de 500 horas en diversas tareas de apoyo a la actividad científica, de fotografía aérea, etc.(Ver Foto Avión)

En su segunda invernada antártica, participa como piloto del P-05 en el Vuelo del Vicecomodoro Mario Luis Olezza al Polo Sur, donde arriban con 2 aviones BEAVER DHC-2 (el P-05 y P-06) y un C-47 (el TA- 05) el 3 de noviembre de 1965 (los aviones citados, se encuentran actualmente en el Museo Aeronáutico en Bs. As.). Recientemente por este vuelo ha sido distinguido por el Congreso de la Nación con el título de Expedicionario al Desierto Blanco.(Para obtener datos, información histórica y detalles de la base Marambio y su actividad, recomendamos visitar el sitio www.marambio.aq)

A su retorno de la Antártida es destinado al “Primer Escuadrón de Búsqueda y Salvamento” de la Base Aérea Militar Tandil, donde adquiere la especialidad a bordo de los aviones HU-16B GRUMMAN ALBATROS, de la dotación.

Durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 1969 regresa a la Antártida como copiloto del DHC-6 Twin Otter T-85, para instruir a su Comandante en operaciones sobre nieve con esquís. El 29 de octubre, habiendo cumplido su tarea de instructor y previo al aterrizaje inaugural de la pista de Marambio del Fokker TC – 77, despegas como copiloto del TA- 05 – ya sin esquís – en lo que sería el último vuelo antártico de este pequeño gigante

*A bordo de un Grumman participa del primer vuelo "oficial" de nuestro país a las Islas Malvinas - hecho acaecido el 15 de febrero de 1971 - en el que deben proceder a la evacuación aeromédica de un habitante de las islas gravemente enfermo.
(Ver cuadro alegórico)*

Continuando su ascendente carrera, luego de dos años como cursante egresa de la Escuela de Guerra como Oficial del Estado Mayor, siendo destinado al Departamento Antártida y Malvinas. También retorna a su pasión - el pilotaje de aviones - y lo hace adaptándose a los aviones FOKKER 27.

En 1976 como comandante de una de estas aeronaves lleva a cabo exitosamente - también en las Malvinas y a pedido del gobernador Rex Hunt - una operación de Búsqueda y Rescate del sobreviviente de un avión DHC-2 del F.I.G.A.S. (Servicio Aéreo Ínter isleño) accidentado en el mar. La tripulación fue agasajada por las autoridades británicas en agradecimiento.

En 1981, como comandante del KC-130 TC-70, gana para nuestro país el International Air Tattoo, competencia de Búsqueda y Salvamento organizada por Gran Bretaña sobre el Canal de la Mancha en la que intervienen 42 aviones de gran porte pertenecientes a Estados Unidos, a Europa y al Commonwealth

En 1982 con el grado de Vicecomodoro se desempeña como Jefe del Escuadrón Hércules dependiente del Grupo 1 de Transporte de la Primera Brigada Aérea. En ese cargo lo sorprende la llegada del conflicto de Malvinas.

En ese momento la cadena de mandos de la especialidad que nos ocupa, se integraba de la siguiente manera:

+ Jefe de la 1º Brigada Aérea: Brigadier Enrique Valenzuela

+ Jefe del Grupo I de Transporte Aéreo: Comodoro Jorge Martínez

+ *Jefe de Operaciones de la 1° Brigada Aérea: Vicecomodoro Juan Daniel Paulik*

+ *Jefe de Grupo Técnico 1: Comodoro Enzo Colls*

+ *Jefe de Escuadrón I C-130 Hércules: Vicecomodoro Alfredo A. Cano*

+ *El Grupo 1 de Transporte Aéreo está integrado por los C 130 Hércules, los Boeing 707, los Fokker F28 Fellowship, los Fokker FK 27 Friendship y los G-II Guaraní, además de por otros organismos terrestres tales como las Terminales de Pasajeros y de Cargas, Sala de Supervivencia y aerotransportados como el Equipo de Control de Combate empleado para operaciones de Asalto Aéreo y de abastecimiento aéreo.*

El siguiente, es el Escudo identificatorio del Escuadrón Hércules

Cuando el Comodoro Cano comienza con su relato, tenemos la primera sorpresa del día. Nos dice: Nosotros - se refiere al Grupo 1 de Transporte Aéreo y al Organismo Operaciones de la 1° Brigada Aérea - sabíamos lo del desembarco en las Malvinas, sesenta días antes - o para ser más exactos - éste se produjo sesenta días después de que nos enteráramos.

Recibimos órdenes de acondicionar todos los aviones del Escuadrón para que estuvieran al 100% de su capacidad operativa y lista para entrar en acción cuando se lo requiriera, que podría ser a partir de ese día, en cualquier momento, aunque se suponía que no sería antes de mediados de año. Obviamente que esta situación debía mantenerse en el más absoluto secreto.

Para llevar adelante la tarea fue preciso, restringir transitoriamente la disponibilidad de los aviones (el Escuadrón Hércules estaba integrado por 9 máquinas; 7 C-130H de transporte y 2 KC-130 reabastecedores y con capacidad para operaciones de Búsqueda y Salvamento) para permitir que al iniciarse las operaciones hubiera la mayor cantidad en servicio. El objetivo fue logrado plenamente ya que durante el conflicto, y hasta el derribo del TC-63, se mantuvo permanentemente el número de 8 aviones en servicio.

Esta necesidad nos creó un verdadero intrínquis con el Comando de Operaciones Aéreas, que vio resentida su labor normal, al no poder contar con la cantidad habitual de C-130 en servicio. No podían entender como era posible que todas las aeronaves fallaran casi simultáneamente.

Aprovechamos este "parate" en nuestras tareas para reorganizarnos y distribuir el personal de vuelo designando tripulaciones fijas. Normalmente las mismas son rota-

tivas e integradas de acuerdo con la disponibilidad de personal, pero en situaciones especiales - y esta lo era - en que se requiere un rendimiento optimo de las mismas, se prefiere el sistema que adoptamos pues, es el que asegura la mayor compenetración de conocimiento y actitudes, en beneficio del logro de los objetivos.

Cabe destacar que una característica de la aviación de transporte, es que, con independencia del entorno en que se realicen, no interesa si las operaciones son de paz o de guerra: Siempre son iguales y por lo tanto no necesitábamos incrementar o variar nuestro adiestramiento. Para asegurar un estándar óptimo de las doce tripulaciones completas, colocamos los pilotos más experimentados con los copilotos que tenían menor experiencia y viceversa, es decir, copilotos "fogueados" con los comandantes más noveles.

Sabíamos ya, a mediados de marzo - por la información que se nos suministraba - que el operativo iba a ser por aterrizaje, es decir no contemplaba el lanzamiento de paracaidistas sino que se realizaría un desembarco previo por vía marítima para despejar y asegurar la pista de aterrizaje y luego, nuestra misión consistiría en el traslado de los elementos y el personal.

Con este dato fundamental nos abocamos a la planificación de un puente aéreo según la modalidad de "Vuelo en el corredor" (implica separar los aviones intervinientes mediante despegues cada treinta minutos y manteniendo en ruta una velocidad constante) Este método permite un flujo de aviones constante, ininterrumpido y sin demoras por saturación de tráfico en el aeropuerto de destino.

Precisamente esto era el cuello de botella de la operación, ya que la plataforma existente en ese momento en el aeropuerto de Malvinas, a duras penas permitía el estacionamiento de dos C-130 Hércules en forma simultanea. Este "modus operandi" contempla también el orden de traslado de los elementos de cada conjunto operativo en un orden preestablecido que facilite su puesta en servicio y disponibilidad en el menor tiempo posible.

En la opinión personal de quien escribe esta nota, resulta evidente que la Junta Militar necesitaba una salida rápida al muy mal momento en que se encontraba inmersa y pienso que éste fue el detonante para que se decidiera adelantar para el 2 de abril el desembarco en las Malvinas, ya que se suponía - y de hecho ocurrió - que ello aflojaría la angustiante tensión interna y le otorgaría oxígeno al tambaleante gobierno Militar. (El Comodoro ante nuestra pregunta al respecto, se abstiene de emitir ningún comentario, actitud que comprendemos y respetamos)

Retomando el hilo del relato, le pedimos que nos refiriera si posteriormente, se extendieron las dimensiones de la plataforma de la pista de Malvinas, de acuerdo a lo que teníamos entendido, a lo cual nos responde:

Si, hacia mucho se habían comprado unas planchas de aluminio para colocarlas en la Base Aérea Vicecomodoro Marambio, pero nunca se llevaron, luego se las usaron en Malvinas para hacer la pista provisoria hasta que se construyó la de asfalto, que como se recordará, se hizo en colaboración entre la Argentina y los Isleños y esas placas habían quedado ahí. Posteriormente - luego de la recuperación - se las utilizó para extender un poco la superficie de la plataforma de la pista.

El 2 de abril dado mi cargo de jefe de Escuadrón, me toca a mí integrar la tripulación del primer avión del Puente Aéreo que abriendo el corredor de 6 C- 130 y 3 FK-28 habría de aterrizar, una vez tomado el aeropuerto por las Fuerzas Militares Argentinas. (Ver Foto) Recuerdo que cuando lo hicimos, aún se estaba combatiendo en el poblado.

En ese primer vuelo en nuestro avión, transportamos lo que podría decirse era el Estado Mayor del Ejército en Operaciones, más el GOE (Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea) y un jeep. En el resto de los aviones se transportaban el regimiento de Infantería 25 de Seineldín, con asiento en Colonia Sarmiento, con diversos pertrechos, en teoría, lo necesario para lo que se suponía era un "Touch and Go", () lo que posteriormente cambiaría.*

() "Touch and Go" (Toco y me Voy) Expresión que se utilizó para definir el tipo de operación que supuestamente contemplaba: La toma de las Islas y luego el retiro del grueso de las tropas quedando en el lugar un reducido destacamento que actuaría a modo de reafirmación soberana en tanto, se encararían seriamente las negociaciones hartamente dilatadas por Gran Bretaña.*

Cuando tres o cuatro días después el gobierno tomó la decisión política de permanecer en las Islas, hubo que trasladar ingentes cantidades de hombres, pertrechos que no podían ser transportados por vía marítima ya que había comenzado el bloqueo naval impuesto por Gran Bretaña. En estas circunstancias nos ayudó mucho tener tripulaciones fijas volando en aviones fijos a los que, como el caso del auto propio, les conocíamos todas las mañas. Esto, además de simplificar la ejecución de las tareas y optimizar la eficiencia operativa, fomenta una gran camaradería y espíritu de cuerpo indispensables en una guerra.

Los aviones despegaban del continente completos de carga y combustible por lo que el aterrizaje en la corta pista de Malvinas era bastante problemático; a pesar de que los fuertes vientos – siempre presentes- no ayudaban bastante. El retorno se hacía

completamente vacío y con el mínimo de combustible operativo, porque se "ordenaban" los tanques para darle el combustible a los helicópteros y aviones argentinos basados en Puerto Argentino y Goose Green. El Hércules tiene una autonomía de casi 20 horas y el vuelo redondo desde Comodoro Rivadavia y regreso al mismo lugar dura aproximadamente tres horas veinte. Dado que todos los aeródromos costeros quedan mucho mas cerca, cada uno de nuestros vuelos significaba una gran cantidad de combustible desembarcado. Esto sin contar que cada uno de los cuatro motores del C-130 tiene una potencia de 4200 SHP, contra menos de 1500 SHP de cualquiera de los motores de los otros aviones, generadores, etc. etc.

Volviendo al cambio de planes (quedarse en las Islas) se debió a que la ciudadanía reaccionó favorablemente. Sea cual fuere el motivo, eso se resolvió. Recuerdo que de inmediato nos abocamos al traslado de la artillería de campaña perteneciente a la Infantería de Marina desde la base de Comandante Espora, donde incluso aproveché para comer algo y dormir un poco, pues volábamos de manera ininterrumpida. inglés al aeropuerto de Puerto Argentino.

Nota del autor: Se dice que "Galtieri tomó esa decisión cuando vio la plaza de Mayo colmada de gente festejando y viviendo por las Malvinas y debido a su escasa capacidad de entendimiento, lo asumió como un apoyo a su gestión".

El 30 de Abril se llevaron a cabo los últimos vuelos en tiempo de paz ya que habiendo arribado la flota británica al Teatro de Operaciones, el 1º de mayo a las 04.40 Hs iniciaron las acciones bélicas con el bombardeo de la pista de Puerto Argentino, que fue alcanzada por sólo una bomba.

Como dato curioso, le voy a contar lo siguiente. Resulta que en el año 1981, no recuerdo con exactitud el mes, creo que fue enero o febrero, Gran Bretaña organizó en el Canal de la Mancha, un concurso a nivel internacional de Búsqueda y Salvamento, del que participaron gran cantidad de países de Europa, del Commonwealth, de los EE.UU. que lo hizo con la Marina, la U.S.A.F, la Guardia Costera, etc. y los únicos sudamericanos, nosotros- para lo cual nos trasladamos con uno de los KC-130 Hércules (reabastecedores también equipado para tareas de Búsqueda y Salvamento). Se controlaban las actividades a desarrollarse mediante distintos radares estratégicamente ubicados, pero además en el avión volaba con nosotros un observador que actuaba de árbitro, el mismo era Inglés, no me acuerdo su nombre, incluso me saqué una foto con él, pero lo curioso es que este señor, fue el navegante del avión Vulcan que efectuó el primer bombardero sobre las islas el 1º de mayo de 1982, es decir un año después de los sucesos que les referí. A propósito, ese concurso lo ganamos nosotros los subdesarrollados de habla hispana, salimos súper primeros y les pasamos el trapo a todos.

Nota: El Navegante a que hace referencia el Comodoro, era el Capitán Gordon Graham.

Volviendo a lo que les estaba contando, hasta ese día habíamos volado alto, a partir del 1º de mayo debimos hacerlo bajo. Antes les mencioné que teníamos doce tripulaciones, ahora bien, en tanto nosotros nos dedicamos a hacer tranquilos vuelos de abastecimiento y traslados a las Islas, dos de estas tripulaciones efectuaban seguimiento y vigilancia de la flota enemiga que ya se encontraba en las cercanías e incluso habían atacado en las Georgias, con lo cual se daban dos circunstancias:

En tanto nosotros la habíamos pasado tranquilos, ellos se la pasaban "cortando clavos" pues no sabían si les iban a tirar o no. Por otra parte debido a esta tarea que desempeñaban no habían tenido oportunidad de aterrizar en Malvinas y si bien en alguna oportunidad lo habían hecho, (casi todos con Fokker 27) lo era en la otra pista, además ahora estábamos en medio de una guerra y para rematarla teníamos la pista averiada. No olvidemos que el bombardeo del 1º de mayo produjo un cráter bastante interesante en un costado de la misma, (el izquierdo) dejando sólo operable el 50% de su ancho y había que encararlo muy bien , porque es cierto, el cráter abierto por la bomba fue tapado, pero, se le dejó un reborde de altura para que en las fotos aéreas que tomaban los ingleses pareciera inutilizada.

Además si por viento cruzado, muchas veces fuera de norma, y con el avión cargado "a full" nos "comíamos" ese borde, podíamos dañar severamente el tren de aterrizaje. En consecuencia era muy arriesgado para todos- y para ellos en primer lugar mandarlos en esas circunstancias. Por consiguiente estas tripulaciones casi nunca aterrizaron en Malvinas. En alguna oportunidad se cambió el Comandante si la disponibilidad de tripulaciones no era la adecuada a la circunstancia operativa.

Por aquello de que el mando es una cuerda y no un elemento rígido que se puede empujar desde atrás, para trasladarla hay que llevarla personalmente: el "ANIMÉMONOS Y VAYAN " NO SIRVE" Por ello, previo a la iniciación de las operaciones, habíamos establecido con mi jefe directo el Com. Martínez que todas las tripulaciones de Hércules debían romper el bloqueo al menos una vez, empezando por mí. Esto me dio excelentes resultados en la guerra porque mis pilotos - que ni por asomo, querían ser menos que su jefe - competían (sanamente) conmigo y se apresuraban a presentarse como voluntarios antes que yo, cuando sabían de algún nuevo tipo de misión.

Si al principio de la guerra me hubieran dicho en que condiciones deberíamos volar a las Islas Malvinas, con toda seguridad hubiera respondido que estaban locos. (Los primeros vuelos de guerra fueron diurnos, pero rápidamente la situación táctica nos obligó a volar de noche, excepto vuelos de lanzamiento de carga y de marca-

ción de blancos). Pero si tan sólo diez días después de comenzado el bloqueo aéreo británico (y no se si no estoy presumiendo de "valiente" en el lapso mencionado) me hubieran exigido volar de acuerdo con lo dicho por el manual de vuelo táctico americano, seguramente lo hubiera mandado a freír churros con independencia de la jerarquía del dicente.

El primer vuelo a Malvinas luego del inicio de las hostilidades - ya habíamos intentado cuatro veces antes, y otras tantas tuvimos que abortar la misión porque fuimos detectados o se nos informaba de la presencia de PAC, Patrullas Aéreas de Combate en el área - nos estábamos aproximando a un punto específico que teníamos como referencia, donde se hacía un cambio de dirección y se entraba en la aproximación final hacia la pista. Navegábamos por estima, ya que encender el radar era ser detectados, lo hacíamos a 10 metros del agua y en medio de una niebla marina en la que a menudo perdíamos de vista el mar. De pronto se produjo un fenómeno que en la Antártida se da con frecuencia, se llama "cielo de mar" porque el mismo se refleja en las nubes, era de día y como decía, aparecimos de golpe en un claro con buena visibilidad - de unos 10 Km. - con techo de 20 a 30 metros. Mi copiloto barre con la vista, al igual que lo hacia yo, todo el panorama y me informa : "a la izquierda islas, al frente también ...a la derecha " BARQUITOS".

Fue una cosa de locos, no lo podía creer, era un enorme barco inglés, que en principio me pareció un portaaviones porque era chato (Resultó ser el Buque Logístico "Fear Less") y atrás, dos buques de guerra más, estos eran de menor tamaño, la verdad es que de no haber salido al claro muy posiblemente los hubiésemos llevado por delante porque veníamos volando a 10 metros del agua y el barco con su superestructura tenía sus buenos 30 metros. Se imaginan, 70 Toneladas a 500 Kilómetros por hora, creo que lo hubiésemos dado vuelta "como taza de caldo" como dicen los paisanos de Olavarría, mi pago.

A esa altura de vuelo -10 metros- aviones con 20 metros de ala como el C-130 deben efectuar "virajes de tranvía" es decir los cambios de dirección son "chatos" (con mucho timón y poca inclinación alar) lentos y abiertos para no inclinar demasiado el avión pues corríamos el riesgo en un descuido de clavar un plano en el agua y allí se terminaba todo. Pues bien, en esta oportunidad ascendí a unos 30 metros y metí un viraje escarpado por izquierda presentándole la panza del avión al buque para no acercarme a él y alejarme más rápidamente. Adentro del Hércules era un caos ya que nadie entendía nada; sólo los que íbamos en la cabina habíamos visto los buques y la verdad es que no hubo tiempo de avisar, así que todo el mundo estaba desparramado tomándose de donde podían y supongo que profiriendo insultos (solamente a un tarado se le ocurriría hacer una maniobra de este tipo) y a la vez mirando con angustia el plano izquierdo del avión que seguramente estaba muy, pero muy cerca del agua.

En estas condiciones es muy posible perder el dominio del aparato, ya que si baja sólo un poco la nariz del avión, el accidente es inevitable, eso se compensa quitándole potencia a los motores de arriba y entonces los de abajo "tiran" y mantienen el avión. Claro que estas mañas se aprenden cuando uno tiene 2.500 horas en Hércules y casi 10.000 de experiencia general.

¿La causa del viraje? El Comodoro Martínez que estaba en la cabina, pero sentado en mi valija de navegación y por lo tanto imposibilitado de ver afuera me preguntó "¿no será un cascote"? ¿Que cascote, mírelos! le dije yo y para que pudiera verlos continué con mi viraje haciendo un 360° que fue continuado con, esta vez sí, el pertinente viraje de escape. ¿Ahora los vio?, "en realidad no..." Bueno, no importa, igual nos vamos a la M... Supongo que mi jefe, que había quedado del lado de adentro del giro, estaría tratando de pararse y mirando el plano del avión. Nunca debí continuar ese viraje, fue una de las tantas estupideces de la guerra, pero la verdad es que me había dado tanta bronca la pregunta, que no lo pensé y actué por instinto.

Comencé a hacer todas las maniobras evasivas recomendadas para el caso, dominado por la horrible sensación que algo andaba muy mal...La voz del navegador resonó en mis auriculares: " El Rumbo....El Rumbo... y yo le digo:"¿que pasa con el rumbo?, que tiene rumbo 120° y debió poner 230°. Es decir me dirigía hacia la flota (de ahí mi sensación), pero estaba tan ocupado con hacer maniobras evasivas que no me fijé para donde iba. De cualquier manera zafamos y para ese entonces ya nos habíamos metido de nuevo en la "mufa" lo que nos otorgaba seguridad, pues no podían vernos y debido a la altura que llevábamos, por radar, no nos iban a poder localizar.

Esto que les cuento ocurrió el 2 de mayo. Lejos ya de la zona caliente, ascendimos para gastar menos combustible, ya que era, imperativo volver a Comodoro Rivadavia para dejar el JP1 (combustible) sureño a los cazabombarderos, siempre en dirección al continente, veníamos sintonizando una radio uruguaya, que entraba con mucha potencia (las argentinas habían disminuido su potencia exprofeso). De pronto escuchamos que habían hundido el Belgrano, estábamos lateral a la Isla de los Estados y divisamos unos barcos de guerra que se encontraban en una bahía muy cerca de la costa.

Se los veía claramente porque era un día radiante, totalmente despejado y sin smog, la visibilidad era perfecta. Recuerdo haber comentado, "Estos uruguayos, con tal de dar noticias macanean, seguro que uno de esos es el Belgrano". Yo no tenía ni idea del tamaño que tenía el Belgrano y pienso que esos barcos, si eran argentinos estaban allí tratando de evitar ataques de submarinos británicos.

Como dije, nuestro propósito en ese momento era dirigirnos a Comodoro Rivadavia, por lo que me comuniqué con la torre de Río Grande usando los indicativos que teníamos asignados, supongamos, "gato y perro", me preguntan cual sería ahora mi destino, que ruta iba a seguir y el nivel que iba a adoptar. Le confirmo todo y a los pocos segundos me llama, "gato, aquí perro" "adelante perro" y me dice "tiene un móvil aéreo no identificado con rumbo convergente" entonces yo le pido "perro confírmeme, velocidad y nivel" me contesta "velocidad 250 nudos nivel 80". Estaban rebajos, no había problema, yo pensaba, serán chilenos que están haciendo exploración, así que les contesto "bueno esta bien, avísenme si cambian velocidad o nivel". A los cinco minutos me dicen "bandidos - porque ya no eran móviles, ahora eran bandidos - bandidos aceleraron a 360 nudos y están ascendiendo". Me dice mi navegador: "pregúntele si son dos, que los tengo en el radar," le pregunto y me contesta que sí y me dice medio socarronamente, "confirme temperatura a seguir, ¿continúa ascendiendo?" Le contesto: "no, negativo, he puesto proa a esa, pero no voy a llegar, avísele a los chicos de la máscara" (refiriéndose a la caza interceptora) me contesta; "ya están por despegar", Yo pensaba, no van a llegar a tiempo pero por lo menos los van a bajar a éstos desgraciados. En tanto en el avión todo era tensión, vino a la cabina un auxiliar de carga y despacho y se subió a un banquito que tiene el navegante para poder utilizar el sextante periscópico que tienen los Hércules en el techo de la cabina de pilotaje y con el cual se puede mirar para atrás. Simultáneamente, el navegador me informa: "Señor, han iniciado su curva de persecución y están maniobrando para colocarse en nuestra cola" Ahí comencé a hacer toda clase de maniobras evasivas, me imagino a mi pobre tripulante flameando colgado del periscopio.

En eso me llama la torre: "gato aquí perro" "Adelante" "Los móviles invirtieron rumbo y prosiguen su vuelo". Esta vez el tonito era más canchero y cachador, casi podía verlos reírse. ¿Que había pasado? que los móviles en cuestión era dos Súper Etendard de la Armada que estaban esperando en esa zona a un KC-130, para practicar el reabastecimiento en vuelo. Cuando nos detectaron a nosotros se vinieron pensando que era el Hércules en cuestión. Me imagino que los tipos estos habrán dicho, "que jodido debe ser esto, embocarle a las mangueras con un avión que se mueve así".

Nos reímos de buena gana con el relato que nos hacía el Comodoro y comentábamos que, era una anécdota muy graciosa. Claro, hoy, a la distancia y conociendo el desenlace, pero realmente en esos momentos debió ser terriblemente estresante.

Así fue que, finalmente regresamos y aterrizamos en Comodoro, ya habíamos realizado tres intentos sin poder concretar el arribo a las islas, el Comodoro Martínez subió luego al otro vuelo programado y con ese sí, pudieron llegar, no recuerdo si fue uno o dos días después. Deseo destacar muy especialmente que nuestro jefe, ca-

da vez que la misión era peligrosa no perdía oportunidad de participar de la misma. Si no lo hizo más fue porque- ante la posibilidad cierta de ser derribado en caso de detección durante las misiones que se nos encomendaban - yo le decía: "Señor, déjese de joder y no vuele, no tiene que demostrarnos nada, ya es demasiado lujo para los ingleses que "bajen" al jefe de Escuadrón C-130 y ni le cuento lo que sería si lo hacen con el jefe del Grupo 1 de Transporte".

En una oportunidad se decidió el lanzamiento en paracaídas de material para abastecer la guarnición de Goose Green. Acción que llevó a cabo el hoy Brigadier Mayor (Ret.) Rubén O. Palazzi, por entonces Vicecomodoro, fue el día 19 de mayo, me esperó cuando llegué de un vuelo de relevo y al bajar en la escalerilla del avión me dijo: "Señor, tengo el honor de informarle que llevé a cabo el primer lanzamiento de abastecimientos en combate protagonizado por el Escuadrón Hércules". Entonces yo le contesté: Palazzi, tengo el honor y el deber de felicitarlo, pero además le voy a decir otra cosa, ¿por que no se va un poquito al C.....,? Tal la camaradería y la cordialidad que existía en el Escuadrón. Al otro día - el 20 - me tocó a mí realizar el otro lanzamiento (fueron dos nada más) en Bahía Fox. El 21 fue cuando se llenó el Canal San Carlos de buques ingleses.

Nosotros teníamos cinco tripulaciones fijas permanentemente en servicio, tres, en Comodoro Rivadavia con los Hércules de transporte, una en Santa Cruz con un KC-130 Tanquero para reabastecer a los A4C que operaban en San Julián y otra en Río Gallegos con el otro KC-130 para los A4B.(ver foto Tanquero) Para las tripulaciones que volaban a Malvinas, el régimen era el siguiente: Cinco días de vuelo de transporte a las Islas y luego tres días de operando en los Reabastecedores con asiento en Santa Cruz y/o Río Gallegos o en su defecto, esos tres días en vuelo desde la Base de El Palomar (Bs. As.) al interior del país, para finalizar luego el ciclo con dos días de descanso en sus hogares.

En mi caso particular no aprovechaba demasiado ese descanso pues, debido posiblemente a mis responsabilidades como Jefe, no lograba desconectarme de las "andanzas" de mi Escuadrón. Con referencia a los vuelos que realizábamos a las Islas, nuestros horarios eran muy particulares, calculábamos la hora de partida, de acuerdo a la meteorología para estar al aterrizaje en Puerto Argentino aproximadamente entre las 19.30 y las 20 horas, porque comprobamos que era mas o menos el horario en que los ingleses se relajaban un poco después del estrés del día, en que debían permanecer en constante alerta por los ataques de la Fuerza Aérea, esto ocurría lógicamente porque nuestros aviones de combate no operaban de noche por no contar con la aviónica necesaria. De no poder concretar el vuelo en ese horario, debía posponerse para realizarlo de madrugada, entre las 3 y las 4 de la mañana, que era también un momento propicio, debido a que ya había finalizado el consabido

cañoneo nocturno y era como que estos chicos aprovechaban para descansar un poco.

Aterrizar en Puerto Argentino en las condiciones en que lo hacíamos nosotros era realmente para poner los pelos de punta a cualquiera. Prácticamente nadie prendía las luces de los aviones, nos marcaban la pista con unas seis linternas comunes y eso era todo. Yo como ya estaba jovatón y un poco chicato prendía a último momento las luces de carreteo para poder ver un poco más y no "comerme" el cráter de la pista. Como decía uno de mis mecánicos; había que prepararse para el "aterrorizaje".

El procedimiento era llegar en el horario prefijado hasta el punto de aproximación inicial ubicado a 15' del arribo, con silencio de radio que era roto con una con una sola palabra (el indicativo asignado para la misión) gato, perro, pato o el que fuera. El Centro de Información y Control (CIC) nos contestaba también con su indicativo; de esta forma sabíamos que estaban al tanto de nuestra presencia. Tres minutos antes del aterrizaje, en la frecuencia de la TWR, otra vez mencionábamos nuestro indicativo y ellos nos daban dirección e intensidad de viento y presión de pista.

Ahí, aunque parezca mentira, teníamos que elevarnos un poco para entrar con cierto ángulo al aterrizaje. En una oportunidad recuerdo que había un viento impresionante de costado, que superaba en un 50% la máxima componente lateral aconsejada para el aterrizaje en el Hércules. La cosa es que después de todo lo que normalmente pasábamos en cada vuelo para llegar a la pista, no aterrizar por viento fuera de norma era de locos. Así que me jugué y aterricé, claro que "muñequando" el avión, compensando y aplicando todas las técnicas y mañas posibles. De ahí surgió lo del "aterrorizaje", término inventado por mi segundo mecánico el inefable "Viejo Aguirre" (Ver Nota Referida al Aeropuerto)

Ah ! otra cosa que le voy a comentar es que como para nuestro jefe de grupo la antigüedad era un grado, todos los días las misiones comenzaban, siendo la primera para el más antiguo, con independencia de que la noche anterior hubiese sido tal vez el único de los tres comandantes en volar. Si luego surgía otra, sería para el segundo en antigüedad. Como lo normal eran dos misiones diarias ya que la situación táctica no permitía más que eso, normalmente el tercero zafaba.

Así fue que hubo tripulaciones como la del "Gallo" Noé la y la mía que terminamos con nueve misiones de combate y otras que sólo hicieron una por ser su comandante el más moderno de los tres. De todos modos, cuando de dar el ejemplo se trata, siempre es conveniente que el subalterno se pueda mirar en el espejo del superior. Autoridad moral, que le dicen....

P) Comodoro: ¿nos puede contar algo de los BOEING 707 *? (ver foto)

Si, por supuesto, a los Boeing los mandaban para tratar de localizar y vigilar el avance de la flota inglesa que venía desde Ascensión. En verdad era arriesgado lo que hacían, volaban alto, - sobre las nubes - y utilizaban el radar meteorológico con que cuentan estas aeronaves, que es de excelente calidad, se ajusta hacia abajo la antena y se puede rastrear la superficie del mar. La primera vez que detectaron la flota, descendieron para poder verla. En el avión, viajaba gente de la marina para poder utilizar sus conocimientos sobre las naves. Desde el portaaviones de la flota enviaron un Sea Harrier que le formó al B 707 al costado levantando el plano para exhibir a modo disuasivo los letales misiles, desde las ventanillas del avión le tomaron fotos, luego se verían en los medios de difusión. En la segunda oportunidad que toman contacto con una parte de la flota se salvan de casualidad, pues accidentalmente el piloto ejecuta un viraje escarpado y en ese preciso instante un Sea Dart pasa debajo del plano del avión, es decir que les habían tirado, es entonces que, en plena retirada, comienzan una serie de maniobras evasivas y es así que les disparan un total de seis misiles, sin que afortunadamente ninguno hiciera impacto en la máquina. Por suerte no había aviones en esa sección de la flota pues eran, al parecer, el grupo de fragatas que le daban protección- supuestamente, según se analizó más tarde - al QUEEN ELIZABETH - II (sin confirmar)

La Fuerza Aérea se vio obligada a usar este tipo de aparato pues era el único de que disponía con suficiente autonomía y que no estaba afectado directamente a una misión en el área del Atlántico Sur. Tampoco la Armada dispone de aviones de esa autonomía, causa por la cual sus oficiales volaban como observadores en nuestros aviones.

Volviendo a los Hércules..... Le cuento que un día en Comodoro Rivadavia, viene el Comodoro Martínez y me dice; Fredy, - porque me llaman así - tiene que designar una tripulación para ir a Córdoba a volar un Hércules al que le han colocado dos lanzadores de bombas de Canberra (cargan seis bombas de 250 Kg. c/u) La idea es ir a atacar al Queen Elizabeth que viene con 5.000 infantes a bordo. Yo le contesto: Señor, creo que la idea no es muy brillante, porque si es así, vendrá con cinco o seis Fragatas de escolta, con lo cual resultará imposible atacarlo.

Desde ya le digo que esa - en mi modesta opinión - es una misión sin retorno. Como tengo en este momento la "mala suerte" de ser el jefe de Escuadrón, voy a ir yo porque no tengo más remedio, pero no puedo condenar a la muerte a mi tripulación, por tener ellos también, la "mala suerte" de ser precisamente "mi" tripulación, así que voy a ir con voluntarios, si es que los consigo. Ah, un pedido muy especial, el autor de la idea debe venir conmigo en el avión.

Cuando estábamos por ascender a la máquina que nos llevaría a Córdoba - un Cessna Citation de la Policía Federal - nos llega la orden de cancelar la ida a Córdoba. El Comodoro Martínez me comunica que "LOS TIGRES" se habían presentado como voluntarios y que ya estaban viajando rumbo a Córdoba, desde Buenos Aires, donde se encontraban de descanso. Ésta era una tripulación muy particular, por su abnegado espíritu de equipo, (usaban a modo de distintivo, bufandas del mismo color tejidas por sus esposas), se habían autodenominado "LOS TIGRES" y eran felices realizando misiones arriesgadas.

(Nota del Autor: Creemos que ésta, sería una tripulación de esas a las que, a sus integrantes, se los puede denominar como típicos "Locos de la Guerra,-" con todo respeto y cariño, claro está)

De todas maneras el ataque al Queen Elizabeth se descartó. Éste Hércules bombardero actuó en el sur y tuvo oportunidad de atacar a dos petroleros, uno de ellos - el Hércules precisamente, así se llamaba - recibió las bombas en su casco y si bien no explotaron tampoco se pudieron desactivar y debió ser hundido frente a las costas de Brasil. En su momento la Argentina había negado ser responsable de esos ataques pues no quería que trascendiera esa capacidad, pero hoy lo cuento porque luego fue blanqueado. [Ver foto](#)

Cuando se puso realmente lindo - o muy feo - fue cuando se inventaron "los vuelos locos", así los llamábamos. Eran vuelos para marcación de blancos navales dando sus coordenadas geográficas a los pilotos de nuestros cazabombarderos (CB), que las colocaban en su navegador inercial para que éste los llevara recto al blanco y en vuelo rasante para evitar la detección y alarma temprana. La experiencia de combate había demostrado que cuando los CB hacían virajes en proximidad de los buques, eran derribados fácilmente. ¡De ahí la necesidad de realizar estas misiones que ahorran vidas y material aéreo!

Esta tarea requiere un equipamiento especial que le permite al avión explorador determinar, además de la posición, una serie de datos - por ejemplo tipo de radar enemigo y por consiguiente tipo de buque que lo porta - por el solo hecho de ser iluminado por un radar enemigo desde una distancia tal que lo mantenga fuera del alcance de los misiles mar/aire del enemigo. Lamentablemente este equipamiento no está en los C-130.

En realidad como ésta es una tarea netamente naval este equipamiento estaba en los Neptune, que eran obsoletos y salían frecuentemente de servicio, también estaba en los Bandeirantes - de reciente adquisición por ese entonces - pero sólo los utilizaban para darles seguridad a sus FK- 28 que hicieron algunos vuelos de guerra a Malvinas.

El 25 de mayo la Fuerza Aérea Sur (FAS) festejó el día patrio con una serie de exitosos ataques a la flota enemiga y mi tripulación y yo acabábamos de llegar de descanso a Buenos Aires esa mañana. Alrededor de las siete de la tarde me avisan de Palomar que hay que llevar un avión de recambio a CRV (Ciudad de Comodoro Rivadavia) no hay tripulación. Le ordeno al POTA que cite a la mía para despegue a las 23:00 (para tener tiempo de compartir la mesa familiar) y que les comunique que el vuelo es con regreso inmediato en el avión averiado. Casi una hora después del despegue me ordenan del POTA probar bien el radar de abordaje y al arribo a Comodoro, ponerme a disposición del jefe del Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo. ¡Nuestro vuelo de paseo se había convertido en vuelo de guerra!

Luego del arribo y previo al despegue, ronda de mate mediante y teniendo muy en cuenta la experiencia acumulada por las tripulaciones de B707, habíamos planificado y discutido la mejor forma de ejecutar el vuelo ordenado que consistía en ejecutar recorridos prefijados haciendo un dibujo de "diente de perro" (ver croquis). La operación era supervisada por la FAS y por el CIC MLV (Centro de Información y Control de Malvinas) que informaba "al aire" la posición de las PAC enemigas.

El esquema a ejecutar consistía en ascender y descender manteniendo un rumbo fijo que era cambiado a baja altura para evitar la detección radar durante el viraje. En caso de que fuéramos iluminados en el ascenso por un radar (luz de IFF encendida intermitentemente si este es de área o fija si es de tiro), encendíamos nuestro radar para determinar azimut y distancia relativa al eco detectado, se congelaban en los dos navegadores inerciales las coordenadas propias y con todo apagado se descendía para desaparecer del radar enemigo.

Esto debía ser hecho en menos de dos minutos que es el tiempo que tarda el sistema de misiles SEA DART en predecir la posición en que se encontrará el blanco y disparar el misil. De ahí la importancia de casi invertir el rumbo al llegar a los 200 metros, evitando así la posibilidad de espoletas magnéticas y calóricas. Hasta aquí la cosa era relativamente simple, pero "lo gracioso del asunto", era que debíamos llevar a cabo una segunda "aparición en cámara " para confirmar la detección, es decir volver a subir y detectar el objetivo desde otra posición para comparar, triangular y confirmar. Esto alborotaba el avispero pues los ingleses sabían que tras cartón venía el mazazo de los CB (Cazabombarderos) y entonces hacían lo posible por ubicarnos y derribarnos con sus PAC.

Esta información debía ser transmitida de inmediato al Comando de la FAS que ordenaba el despegue de los CB atacantes y cuando estos estaban a 15 minutos del blanco el explorador (es decir nosotros) debíamos confirmar por última vez la posición del blanco y transmitirla a un avión retransmisor que volaba a más de 10.000 metros fuera de las islas. Este avión estaba comunicado con nosotros, con los

CB, con la FAS y con el CIC MLV, por lo que su papel era de fundamental importancia.

El 26 de mayo por la mañana mi tripulación y yo ejecutamos la primera de estas misiones. Como corresponde a hombres de honor, los autores de la idea (ex - pilotos de C-130 y asignados al GERA - Grupo Escuadrón de Reconocimiento Aéreo) estaban a bordo de nuestro avión. Llegamos a la zona asignada – desembocadura norte del Canal San Carlos - volando rasante para no ser detectados; en el punto prefijado con el IFF (Sistema electrónico de Identificación, amigo/enemigo) encendido, rumbo 090° y dos nudos por debajo de la velocidad de “nunca exceder” ascendimos a 3000 metros casi verticalmente y colgados de los motores en alrededor de un minuto (con el rango normal de ascenso del avión se tardan tres minutos) efectuamos tres barridos de radar en procura de detectar posibles blancos, e inmediatamente, manteniendo el rumbo 090, nos zambullimos también verticalmente hasta los 600 pies (200 metros) en que, moderando el descenso, cambiamos el rumbo a 315° alejamiento rasante, cambio de rumbo a 090° en el punto prefijado y a recomenzar la tarea. Según el CIC MLV no había más que una PAC que luego de haber recorrido el Canal San Carlos y escasos de combustible había puesto rumbo a la flota.

En el segundo ascenso (a 25 Km. del primero) al pasar por los 3.500 pies (1.100 metros aproximadamente) nuestro IFF se encendió fijo indicando que habíamos sido adquiridos por un radar de tiro. Bruscamente reduje los aceleradores al mínimo de vuelo, nivelé el avión, congelamos la posición en nuestros inerciales, el navegador fijó el blanco en azimut y distancia y de inmediato clavé la nariz del avión rezando para que no hubiera habido tiempo de lanzarnos un misil o más ya que nos encontrábamos en el rango de alcance de los mismos. Inmediatamente apagamos los equipos y como debíamos ascender nuevamente para confirmar la posición, le pedí a mi navegante que nos alejara a más de 60 Km. que era el alcance máximo de los misiles Sea Dart. El CIC MLV nos informó que dos PAC (cuatro aviones) habían entrado en su radar a 170 Km. al este de Puerto Argentino y que se dirigían a nuestra posición.

El navegador me fue dando los rumbos a poner (tal vez por la experiencia de nuestro primer vuelo de guerra) y cuando me cantó nuevamente R 090° y ascenso, a mí me pareció poco tiempo de alejamiento, pero obedecí la orden porque no estaba en las mejores condiciones mentales y de concentración como para discutir - así es que cuando comenzamos a subir la luz de nuestro IFF quedó fija de inmediato, encendemos el radar y los blancos estaban allí, en el área prevista pero, ¡a 30 Kms.! Es decir terroríficamente dentro del área de cobertura de sus misiles y detectados por un radar de tiro. Picamos violentamente tratando de disminuir nuestra velocidad y otra vez rogando que el enemigo no hubiera contado con el tiempo suficiente como para dispararnos. De hecho fue así, pero en su lugar largaron cuatro PAC de Ha-

rrier más, lo que nos refería el radar de Puerto Argentino, nos decían que todas convergían hacia la zona en que nos habían detectado y abriéndose como los rayos de una rueda de bicicleta en dirección al continente, para asegurarse que nos detectarían visualmente. De inmediato informamos a la FAS que ordenó enseguida el despegue de dos escuadrillas de Sky Hawk de Río Gallegos. A nosotros nos restaba evadir al enemigo y cuando fuera oportuno, efectuar la última confirmación de posición.

A mi se me ocurrió algo que creo que nos salvó, invertí el rumbo y me dirigí - siempre a ras del agua - en dirección a la flota, confiando en alejarme de la zona en que nos buscarían, afortunadamente, dio resultado. Cuando el CIC nos informó que habían sobrepasado con rumbo oeste la desembocadura del San Carlos reduje la velocidad y puse rumbo norte hasta que los Harrier regresaron a la flota. Nosotros pusimos rumbo a las Sebaldes (son un grupo de pequeños islotes que están al oeste de la Gran Malvina) donde tomamos mate hasta que los CB estuvieron próximos, confirmamos una vez más la posición. Los ingleses - con escaso "Fair Play"- utilizaban el buque Hospital Uganda como piquete de radar, éste resultó ser el "eco grande" por supuesto que no lo bombardearon. Lo hacían seguido y les pasó en dos oportunidades más, a otra tripulación que realizaba la misma tarea.

Nota: En esto de utilizar algún buque hospital o similar para fines "non santos" es recurrente en la marina británica, baste recordar los casos del "Lusitania" y el gemelo del "Titanic" el "Britanic" este último era buque hospital y resultó hundido en confusa situación, se mencionó que había sido atacado por un submarino o que había chocado con una mina, pero, en cualesquiera de ambas hubiera resultado insuficiente el poder de destrucción del elemento para producir su naufragio y menos aún en el tiempo record en que ocurrió, atento a la circunstancia de que, después del naufragio del Titanic (estando el Britanic en construcción) se habían mejorado considerablemente las condiciones de seguridad. Las distintas versiones de las investigaciones que se realizaron sobre este hecho, apoyan la hipótesis de que este naufragio fue debido a la explosión que se registró dentro del buque (de adentro hacia afuera) lo que apoya la hipótesis nada descabellada de que estaba siendo utilizado para transportar material bélico.

En circunstancias como la descripta, cuando este tipo de misión se realizaba por sexta vez en pocos días, el TC-63 es detectado por un radar colocado en las Sebaldes y derribado por una PAC, mediante el impacto de un misil SideWinder y por el poco caballeresco e innecesario (ya que con fuego en el ala derecha el avión estaba condenado) remate con los cañones de los Sea Harrier, quitándoles la oportunidad de vivir a sus tripulantes. Como Ud sabe, ese tipo de tarea no está en la doctrina de la FAA. (Ver Foto)

Ordenada una misión la tripulación tomaba conocimiento y previo al despegue el comandante de aeronave daba a tripulación y pasajeros (si el vuelo los incluía) las instrucciones finales, tanto en lo que hacía al comportamiento durante el vuelo según el tipo de carga como el que hacer en caso de emergencia o de observar disparos de misiles (de noche es factible observar su lanzamiento por la llamarada que producen).

Dado que mi "tara" eran los misiles de las fragatas, todas las alocuciones a mi tripulación y pasajeros terminaban con un "Señores, que Dios nos de suerte y muy atentos a fogonazo". Aquella noche transportábamos tres misiles Exocet MM 38(mar-mar) para dos lanzadores, desmontados de una fragata fuera de servicio que, casualmente, habíamos llevado nosotros en un vuelo previo. Como de costumbre di las instrucciones finalizando con el consabido "atento a fogonazo", mientras embarcábamos, uno de mis pasajeros me llevó aparte y me dijo:

"Señor, yo ya intenté llegar dos veces para tratar de arreglar el radar del Roland y espero que Ud tenga suerte y podamos aterrizar. Si pienso como iremos, no subo, así que si me permite, trataré de dormir imaginando que voy a Paris en un vuelo de línea." Ahí nomás le dije; No lo dude y como se ha ganado el derecho de viajar cómodo, venga a la cabina de pilotaje...

La ida fue normal y sin otro sobresalto que el viento cruzado para el aterrizaje. Despegamos con 26 heridos graves, llegados al agua nos "pegamos" a ella y mientras rezaba para no tropezar con ningún buque, aceleré para salir de la "zona peligrosa" cuanto antes

Al margen del eventual aviso del CIC MLV, la única posibilidad de detectar un buque enemigo era ascender a un mínimo de 200 metros para que nuestro radar e IFF tuvieran alcance, exponiéndonos a la detección y fuego enemigo, por lo que yo normalmente era reacio a ello, accediendo cuando mi "compañerito" navegador y algún otro tripulante insistían demasiado....Esa noche no fue la excepción. Yo quería tomar unos mates (ventajas de ser "transportero") para combatir la sequedad de mi lengua (única manifestación de miedo que no pude dominar) y los otros querían quedarse tranquilos para disfrutarlos.

Conviene aquí comentar que nuestra anterior misión de combate había sido la de marcación de blancos ya comentada largamente.

Como nuestro manejo abordó era bastante democrático accedí, subiendo brusca-mente a 200 metros mientras el copiloto encendía el IFF y el navegador el radar. Quince segundos después, mientras aún trataba de nivelar el avión, sonó en los au-

*riculares de la tripulación la voz del navegador, que con tono de urgencia, ordenaba
¡ABAJO, ABAJO!....*

Mis reflejos condicionados actuaron de inmediato (¡¡¡MAL!!!), ya que sin pensar apunté la nariz del avión hacia el agua. El aviso del copiloto: "GUARDA CON EL AGUA" llegó cuando yo ya estaba enmendando el error y elevando la nariz nuevamente. La "patinada" (el avión sigue descendiendo en actitud de ascenso) nos llevó casi a tocar el agua, salvando nuestras vidas gracias a la ayuda de Dios. Aparentemente el buque, que nos fijó con su radar de tiro según lo acusado por nuestro IFF, era un "piquete radar" que desde esa posición controlaría como "alarma temprana" al día siguiente, el arribo de nuestros aviones de combate procedentes de Río Grande, Gallegos y San Julián. Si nos hubiésemos "comido" el agua, nuestra desaparición hubiera sido uno de los grandes misterios de la guerra, pero.... ¡SOLO FUE UN SUSTO!

Éste vuelo, de haber ocurrido el accidente del que zafamos por muy poco, hubiera pasado a formar parte de los misterios de la guerra, ya que se estaría ante la inexplicable desaparición de un avión que no se había reportado en emergencia ni había sido detectado ni atacado por el enemigo. Se lo hubiese clasificado, pienso yo, como posible accidente operacional. Y de hecho, lo hubiese sido.

También me tocó vivir una circunstancia especialísima un día que estábamos volando con un KC-130 Tanquero, reabasteciendo en vuelo a los Sky Hawk. Fue el 8 de junio, la Fuerza Aérea se había empeñado atacando con singular éxito en Bahía Agradable. Quizá, en la más desafortunada misión llevada acabo ese día, una de las escuadrillas de Sky Hawk (cuatro aparatos) fueron emboscados por unas patrullas de Harrier y tres de ellos fueron derribados, muriendo lamentablemente sus pilotos, el cuarto logra huir, era el Teniente Sánchez, pero su avión se encontraba literalmente "cosido" a balazos, era un colador volando. El combustible se perdía rápidamente por los orificios de los tanques suplementarios, pero la prioridad del piloto era, salir de la zona del enemigo. Cuando pasaba sobre la Isla Gran Malvina, viendo que sus liquidómetros (marcadores de combustible) bajaban alarmantemente, comenzó a llamar para saber la ubicación del pesquero que supuestamente debía estar a mitad de camino entre MLV y el continente, ya que su intención era eyectar-se en la vertical del mismo pues no deseaba caer prisionero de los británicos.

Conociendo por nuestro radar que tal buque no existía puse rumbo a MLV, ya que cumpliendo la misión ordenada estábamos recostados sobre el continente fuera de la zona "caliente", y le pregunte por su posición. Me dijo que la ignoraba, le pedí que la leyera en su navegador inercial y me contestó "no tengo soy estándar"() Le dije que se quedara tranquilo, que estábamos volando a su encuentro y*

*ascendiendo para 9.000 metros que me dijera que autonomía calculaba tener, si tenía contacto visual con las Islas, velocidad indicada y nivel que estaba cruzando. Me contestó que como máximo de 15 a 20 minutos y que luego debería eyectarse. Con una confianza que no sentía me escuché decirle. Quédese tranquilo que mientras esta "chancha" (cariñoso apodo con que se identificaba a los aviones reabastecedores) esté en el aire en el único lugar donde se bañará es en el Casino de Oficiales. Como estelábamos (*)como el viejo avioncito de Safac luego de un tiempo que pareció una eternidad, quiso Dios que nos viera y se pudiera acoplar con la manguera, a todo esto nos habíamos acercado peligrosamente a las Islas pero la situación valía la pena.*

() "Estelar" fenómeno que debido a las distintas condiciones de las capas atmosféricas produce condensación de humedad que muestra las salidas de escape y/o turbinas con unas extensas lenguas de vapor.*

Con Gallegos a la vista y FL 300 se desenganchó y se dirigió al aterrizaje, cuando llegó al estacionamiento no necesito parar el motor, éste se detuvo por falta de combustible.(ver foto). Esta anécdota está relatada con detalle en el libro que publicó el Capitán Carballo (Dios y Los Halcones)

()Nota de nuestra parte: cuando el piloto refiere su condición de estándar, significa que su aparato carecía de instrumental de vuelo adicional reservado sólo para jefes de escuadrilla y de sección, responsables operativos de efectuar la navegación . Esta circunstancia de quedar como único sobreviviente de su escuadrilla, constituyó sin dudas, un caso prácticamente insólito y no previsto.*

A todo esto, con el combustible que tuvimos que pasarle al A4 nos quedamos nosotros con lo justo para llegar a la Base, pero para completar un día "normal" se presentaron dos dificultades más. Cuando iniciamos el descenso y retrajimos las mangueras comprobamos que debido a la gran cantidad de tiempo que estuvimos transfiriendo combustible con 50 grados bajo cero de aire exterior perdíamos combustible por las juntas del sistema de trasvase y corríamos serio riesgo de incendio. Hice deslizar el avión mientras descendíamos para alejar el combustible de los escapes y no tener que detener los motores de la banda izquierda. Afortunadamente cuando se descongeló el sistema superamos el problema. Contentos porque había llegado el relevo y el FK-28 nos estaba esperando para llevarnos a Bs. As de descanso, iniciamos nuestras listas de chequeo para el aterrizaje Para nuestra sorpresa y desventura el tren de nariz permanecía obstinadamente trabado arriba pese a nuestros esfuerzos en contrario. Finalmente bajó y pudimos descender, cuando se lo revisó se comprobó que el problema era debido a fallas de hidráulica por contaminación del líquido con agua llegada al sistema solo Dios sabe como y congelada por las bajas temperaturas. Estacionamos al lado del Fokker, bajamos nuestros bártulos

y a la pasada le entregamos nuestro avión a nuestro relevo, culminando así nuestra participación en lo que los británicos denominaron "El día mas negro de la Flota".

El 16 de junio nos encontrábamos, mi tripulación y yo, almorzando en el Casino de Oficiales de la base de Comodoro Rivadavia y a la espera de empezar el repliegue de las unidades de combate a sus lugares de asiento natural. De pronto se acerca a nuestra mesa un joven oficial con buzo de vuelo y me pide hablar conmigo en privado. Me paro y vamos al hall de entrada, allí me dice "Señor, Ud. no me conoce, yo soy el Teniente Sánchez, el piloto que Ud. salvó cuando me fue a buscar a las Islas. Quiero entregarle algo que para mi, es lo más valioso que poseo en este momento y que me acompañó en toda la guerra", y se quitó un rosario que llevaba al cuello y me lo entregó, diciéndome; "Señor Ud. es mi papá." Esa fue la única vez que no pude controlar las lágrimas y desde aquel entonces ese rosario ocupa un sitio de honor en la oficina principal del Escuadrón C-130 Hércules. Un par de años después, tuve el honor de asistir con mi esposa a la boda de este muchacho, quien me invitó especialmente.

- 0 - 0 - 0 -

Esta extensísima charla, que reproducimos en gran parte, fue jugosamente "salpicada" de anécdotas, relatos y situaciones que no podemos publicar por razones obvias ya que fueron referidas exclusivamente "Off The Record" y que su transcripción significaría una falta de respeto y de ética para con nuestro amigo el Comodoro Cano, a quien sinceramente consideramos como un pedazo de historia viviente de la Gesta del Atlántico Sur. Sabemos que no podemos transmitir ni reflejar en este trabajo, toda la rica e intensa personalidad de nuestro entrevistado, un HÉROE de Malvinas, que cuenta sus hazañas y proezas con la naturalidad y sencillez de aquel que asume que eran cosas que había que hacer y que solamente por imperio de la circunstancias, él fue uno de los elegidos y nada más.

Muchísimas gracias al Señor Comodoro Cano, (a quien podemos apreciar en las fotos de esta página, en su escritorio) no tan sólo por la entrevista que nos otorgara, sino y fundamentalmente por ser uno de nuestros HÉROES que, desde el silencio y la - para el público en general - ignorada y sacrificada labor realizada, contribuyera a llevar adelante la monumental tarea que demandó el conflicto de Malvinas, permitiendo que los pilotos de combate - los muchachitos de la película - pudieran obtener los resonantes éxitos conocidos y ser a su vez, parte integrante de ese cordón umbilical que significó el corredor aéreo que impulsara el glorioso

"Escuadrón Hércules"

Algo que el Comodoro obvió mencionarnos, es el hecho de que le fuera otorgada la medalla "La Nación Argentina al Valor en Combate".

Oscar Lombas - Web Master

INFORME ~~DE~~ POSTERIOR AL VUELO

291134 MAY 82 - Detección radar a 70MN de distancia de dos ecos, separación entre los mismos 10MN.

Se inicia procedimiento de aproximación en descenso, apagando radar.

Se realiza contacto visual con el eco a 600 pies. (radioaltímetro) en las siguientes condiciones meteorológicas. 8 ST y NS con precipitaciones aisladas ~~de~~ y visibilidad entre 1 y 3 MN.

291207 MAY 82 - Contacto visual con el blanco y se efectúa fase de observación a 130 pies.

Observándose que se trata de un petrolero de nombre BRITISH WYE (LONDON) con cubierta verde, casco blanco, chimeneas rojas, blanca y azul a veces horizontal con un león en parte color naranja; aparentemente cargado; detenido y con poca el viento en la siguiente posición $47^{\circ}59'S$ $39^{\circ}09'W$

291214 MAY 82 - Se efectúa ataque con rumbo 035° VP 290 y 130 pies observándose en esta oportunidad que se desplaza orientado de proa hacia el sur luego del lanzamiento se efectúa viraje a la izquierda observándose que aparentemente:

te no habien explotado ^{los cables} ~~los cables~~
que en el MER no se ^{resolvieron} ~~resolvieron~~
cables de ~~espoleta~~ de ~~armado~~
de espoleta.

29 12:25 MAY 82. Se realiza búsqueda radar
del otro eco antes mencionado,
sin poder ser hallado.
Se mantiene vigilancia
radar sobre el blanco hasta
las 13:38 detectando que
el mismo se desplazaba
con rumbo 195° y una
velocidad estimada de 14 Kts

29 1340 MAY 82. Se inicia regreso a PAL.

NOTA: Previo y posterior al ataque se intentó
insistentemente contactar con LUB
en las distintas frecuencias con
resultado negativo.

INFORME POSTERIOR AL VUELO

- 06.00 DESPEGUE DE EL PALOMAR -
- 08.26 DETECCION RADAR A 35 MN
⊗ 46004 S 49010 W R° 195° VELOC. 18 KTS.
- 08.45 DETECCION VISUAL A FL 200
⊗ CASCO NEGRO ESTRUCTURA GRIS.
- 08.50 SE INFORMA A LA FAS; QUIEN ORDENA QUE SE ENLACE CON EL MISMO EN 2182 AM.
- 08.55 SE TRATA DE HACER ENLACE EN IDIOMA CASTELLANO E INGLES. ⊗
- 09.05 LA FAS ORDENA QUE SE LO ATAQUE
- 09.10 SE EFECTUA ATAQUE; SUSPENDIENDO EL MISMO EN FINAL AL LEERSE EL NOMBRE "HERCULES" (MONROVIA) CASCO ARRIBA DE LA LINEA DE FLOTACION ROJO Y NEGRO CUBIERTA VERDE Y SUPER ESTRUCTURA AMARILLA.
- 09:15 SE INFORMA A LA FAS Y SE CONTINUA TRATANDO DE HACER ENLACE EN LA FRECUENCIA ANTES MENCIONADA Y EN HF 8364 / VHF 121.5 Y UHF 243 SIN LLEGAR A HACER ENLACE (///)
- 09:45 LA FAS ORDENA QUE SE LO ATAQUE
- 09:55 SE EFECTUA PRIMER ATAQUE CON EL LANZAMIENTO DE 6 BOMBAS, ESTIMANDOSE E INFORMANDO

- CON RESULTADO NEGATIVO, ^(E)ORDE. ^(U)
NANDO LA FAS NUEVO ATAQUE
- 10:10 SE EFECTUA ~~NUEVO ATAQUE~~ REEMPLAZO
CON RESULTADO ^{APARENTEMENTE} NEGATIVO, OBSERVAN-
DOSE QUE SE DIRIGE CON RUMBO 360°
- 10:15 SE INFORMA A LA FAS QUIEN
ORDENA QUE SE LO MANTENGA
EN CONTACTO RADAR HASTA EL
ARRIBO DE LOS CAMBERRAS.
- 13:10 SE HACE ENLACE CON ELLACNR.
A QUIENES SE LE INDICA LA
POSICION DEL ~~COM~~ ^{OM} QUE ESTA CON
RUMBO 080°
- 13:30 LUEGO DEL ATAQUE DE NEGRO A
AL CUAL SE OBSERVA QUE LAS
BOMBAS PICAN ENTRE 100 Y 150
METROS LARGO; LA FAS ORDENA
SUSPENDER EL ATAQUE
- 13:40 LA FAS ORDENA QUE SE REGRESE
EN VUELO BAJO A TRE POR POSI-
BLE APROXIMACION A LA ZONA
DE P.A.C.
- 13:45 SE ABANDONA LA ZONA EN VUELO
BAJO (50 PIES) CON RUMBO 036°
HASTA 230 MN POSTERIOR RUMBO
A PAL.
- 17:20 ARR. EN PAL.

(*) Al no obtener respuesta, a las insistentes llamadas, se lanza el aire La orden de poner 2° 270°

(III) en esta oportunidad se insiste en que cede que rumbo 270° , caso contrario será bombardeado. No se obtiene respuesta

(≡) Aparentemente había sido un tiro largo, se observan dos explosiones en el agua a 40 y 50 mts. aproximadamente del casco del buque, a estribor

SECRETO

RESUMEN DEL DIARIO DE GUERRA DEL CAE
RELATIVO AL ATAQUE AL PETROLERO "HERCULES"

- 9:00 1 - 071510 : FAS requiere información sobre ploteo de buque carguero grande 41°13' S / 48°16' W - R°200/210° con derrota a MALVINAS. ACCION TOMADA: Se requiere información a Armada.
- 1:00 2 - 071910 : Información Cap AROSTEGUI (en PAL) que Buque 2 detectó a las 12:30 hs un ECO grande (posiblemente Fragata) en 47°20' S y 36°20' W con R°180 y velocidad 17 kts. Además, un carguero grande a las 12:45 hs en 41°13' S y 48°16' W con R°200/210 y a 16/18 kts. ACCION TOMADA: Se informa A-3 Cdo ARA (CDF Rosental) que informa luego (Vcom BARBIERI) que dichas naves no son propias ni pesqueros.
- 1:30 3 - 072020 : Se recibe Mje N°4538 GHO: 071945 de JEGRUEXFUAER DOS "referente Msj 7622 GHO: 061305 COFAS: informa buque 2 Misión 369 cumplimentada 3 se visualizó buque tipo carguero color rojo superficie cubierta plana color negro posición 41°13'S-48°16'W-Rumbo 200/210 hora 1245 - PTO - Visual se detectó un eco presumiblemente buque de guerra, rumbo 180 posición 47°20'S-36°20'W hora 12:30 BT.
- 4:16 4 - 080920 : FAS informa ploteo 46°04' S/49°10'W - R°195 con derrota MALVINAS, identificado "HERCULES". Requiere se le ordene dirigirse de inmediato a un puerto del continente a coordinar; caso contrario será hundido. ACCION TOMADA: Se transmite requerimiento a Puerto BELGRANO.
- 6:00 5 - 081329 : Llama Jefe Turno Puerto BELGRANO e informa que Buque "HERCULES" es de bandera Liberiana y se dirige Alaska por el CABO DE HORNOS. ACCION TOMADA: Se informa al Com FERRI en CRV.
- 15:12 6 - 082000 : Se recibe TXT N°2990 GHO: 081800 y N°2991 GHO: 081800, que es la traducción del primero en inglés y ambos de EZECRJF, recibido por CRV retransmite el mensaje del barco mercante "HERCULES" informando al Servicio Guardacostas de USA que fué bombardeado por un avión cuatrimotor. ACCION TOMADA: Se cursa TXT 6315 GHO: 082025, retransmitiéndolo el mismo para conocimiento del CFAS.
- 19:00 7 - 090140 : Se recibe Msj N°7687 GHO: 082100 de CFAS informando operaciones desarrolladas Exploración y Reconocimiento Cercano y áreas focales AON SIETE (7) misiones AON una Misión por C-130 y MK-62 sobre buque petrolero liberiano (averiado) AOT UNA (1) Misión cobertura UNA (1) Misión. Pérdidas y bajas propias DOS (2) A-4B derribados. UN (1) A-4B perdido un piloto eyectado un piloto fallecido un piloto desaparecido. Del ENO: Una fragata destructora hundido tres buques de desembarco incendiado.
- 19:30 8 - 091600 : Se requiere a ARA Cap CARMONA características del buque carguero liberiano NORTHERN LION.

51
SECRETO

RESUMEN DEL DIARIO DE GUERRA DE LA FAS
RELATIVO AL ATAQUE AL PETROLERO "HERCULES"

JUNIO - 1982

- 071245 : BUQUE 2 (B-707) plotea buque carguero grande 42°13' S - 48°16' W - R°200/210° a 16/18 kts. La derrota conduce en forma directa al área de concentración de la flota enemiga, al Este de MALVINAS. ARA informa que no es propio y que desconocen el movimiento.
- 080600 : Dep MATILDE (C-130) de PAL.
- 080826 : MATILDE informa detección radar a 55 NM 46° 04' S - 49° 10' W, R° 195, velocidad 19 kts.
- 080845 : MATILDE informa contacto visual a FL 200 buque casco negro, estructura gris con containers.
- 080850 : FAS ordena se lo inteme a dirigirse a un puerto del continente, caso contrario será atacado. Se asigna frecuencias HF 2182 - 8364 - UHF 243 - VHF 121.5.
- 080905 : MATILDE informa buque no responde a llamadas de intimidación (castellano-inglés).
- 080915 : MATILDE informa reconocido buque "HERCULES" (bandera Liberiana). Continúa llamada intimidatoria sin respuesta. FAS ordena el ataque intermitente y prolongado.
- 081015 : MATILDE informa buque atacado con resultado aparentemente negativo pone rumbo 360°. FAS ordena mantener contacto radar.
- 081108 : FAS ordena Dep ELLA NEGRO (4 MK-62) OM "HERCULES".
- 081143 : Dep de MDP ELLA NEGRO (4 MK-62) para reunión con MATILDE OM Buque "HERCULES".
- 081310 : MATILDE informa "HERCULES" con rumbo 080°.
- 081330 : Jefe de Turno Puerto Belgrano informa vía CAE que Buque "HERCULES" es de bandera Liberiana y se dirige a ALASKA por el CABO DE HORNOS.
- 081335 : FAS ordena a NEGRO suspender ataque y dirigirse al ARR en TRE y a MATILDE a PAL. Regreso el vuelo bajo por posible PAC.
- 081720 : ARR MATILDE en PAL.
- 090700 : "HERCULES" ploteado 42° 15' S - 47° 50' W. Rumbo general 30°.

SECRET

- 9 - 091620 : Cap CARMONA informa características del NORTHERN LION: gemelo del HERCULES, normalmente afectado al transporte de petróleo desde Alaska a Río de Janeiro, longitud 331 mts, ancho 51 mts, 270.000 Tn casco rojo abajo y negro arriba, superestructura (casillaje) blanca, cubierta color verde totalmente plana, solo sobresale un par de mástil - grúa casillaje a popa. No preve navegar por plataforma marítima argentina sino por GIEORGIA.
- 10 - 091630 : Se requiere información a Armada (Vcom BARBIERI) sobre buque HERCULES respecto a:
- Orden dada de dirigirse a algún puerto argentino.
 - Hacia donde se dirige..
 - Hora - Posición.
- RESPONDE:
- Armada no le dió al HERCULES ninguna órden de dirigirse a algún puerto argentino.
 - HERCULES manifiesta que se dirige a RIO DE JANEIRO.
 - Posición 091400 41°16'S - 43°21' W - Rumbo 035° velocidad 15 kts.
- Asimismo se amplia información del siguiente txt GHO 08200! Z Jun82 - De colco BRASIL a Colco ARGENTINA. Informo navío G ZAB (HERCULES) bandera liberiana partió 042100Z Jun 82 Puerto RIO JANEIRO lastrado (vacío - sin carga), destino VALDEZ (ALASKA) asimismo otro TEXTO. Administración Marítima E U ha informado a la Embajada Argentina en WASHINGTON el movimiento de buques de USA o LIBERIANOS que están navegando en ATLANTICO SUR o que se dirigen a esas aguas. 1°) los siguientes buques tanques liberianos transportan petróleo de Alaska a Islas Virgenes vía CABO DE HORROS. HERCULES G ZAB (MAYO 04) se encontraría en Zona de Exclusión.
- 11 - 091635 : FAS requiere se envíe a CRV en 1er medio disponible fotografía del HERCULES que habría sido enviada a Armada.
- 12 - 092320 : Se remiten un juego de tres fotografías tomadas al cargue ro petrolero HERCULES el 091431 Jun 82 al Grupo Exploración y Reconocimiento en PAL y otro juego al Cdo FAS en PAL. ACCION TOMADA: Se coordina envía juego de fotografías en avión desde PAL a CRV 100730.

Anexo "Hotel"
Plan de vuelo
Superpetrolero Hercules

ARGENTINA Plan de Vuelo

FUERZA AEREA ARGENTINA COMANDO EN JEFE REGIONES AEREAS		PLAN DE VUELO Flight plan	
INDICADOR DE PRIORIDAD Priority indicator	DD	INDICADOR(ES) DE DESTINATARIO(S) Addressee(s) indicator(s)	SABZZZ SAPPYO
HORA DE DEPOSITO Filing time	2	INDICADOR DEL REMITENTE Originator indicator	SAPPZZ
IDENTIFICACION EXACTA DEL DESTINATARIO(S) Y/O DEL REMITENTE Specific identification of addressee(s) and/or originator			
3 DESCRIPCION Description	7 IDENTIFICACION DE LA AERONAVE Y DATOS SSR Aircraft identification and SSR data	8 REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO Flight rules and type of flight	
((= (FPL - TIGRE (3053) - I		((=	
9 NUMERO Y TIPO DE AERONAVE Y CATEGORIA DE ESTELA TURBULENTA Number and type of aircraft and wake turbulence category	10 EQUIPO/ Equipment COM/NAV/APP		SSR
- C-130/M		- S IC	
13 AERODROMO DE SALIDA Y HORA Aerodrome of departure and time	LIMITES FIR Y HORAS PREVISTAS FIR boundaries & estimated time		
- PAL 0630 →			
((=			
15 VELOCIDAD DE CRUCERO Cruising speed	NIVEL Level	RUTA	
- 0300 F 230 → RADIAL 150° (SALIDA) AREA TRABAJO RADIAL 135° (ENTRADA)			
((=			
17 AERODROMO DE DESTINO Y HORA Aerodrome of destination and time	AERODROMO(S) DE ALTERNATIVA Alternate aerodrome(s)		
- PAL 1830 → MDP - DIL			
((=			
18 DATOS ADICIONALES Other information			
- PER 0200/08			
((=			
EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS Not to be transmitted on FPL messages			
19 INFORMACION COMPLEMENTARIA Autonomie Endurance	Personas a Bordo Persons on board	SUPPLEMENTARY INFORMATION Equipo de emergencia y supervivencia Emergency & survival equipment	
COMBUSTIBLE/1400 → POB/ 7		RDO/121,5 → 243	
CHALECOS SALVAVIDAS Life jackets		FRECUENCIA Frequency	
DESERTICO → MARITIMO → SELVA → CHALECOS → LUZ → FLUORESCENTE			
20 PNEUMATICOS Pneumatics	COLOR Colour	NUMERO Number	CAPACIDAD TOTAL Total capacity
NOTES → CUBIERTA	ROJA	2	40 → RMK CAMUFLADO
Nombre del comandante Name of pilot in command		Firma del comandante o del representante designado Signature of pilot in command or designated representative	
((= VCOM. VIANNA		[Signature]	

SECRETO
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
A-3

Anexo ALFA

ORDEN FRAGMENTARIA N° 2316

- 1° a) CANTIDAD AVIONES 1 C-130
b) INDICATIVO MATILDE
c) CODIGO TRANSPONDER ACUN

2° VERSION COMPLETO - CON FIGURACION 12 ALABES
250 Kg

3° DESCRIPCION OM PRINCIPAL: BUQUE CARGUERO COLOR
ROJO - SUPERFICIE CUBIERTA PLANA COLOR NEGRO
071610 POS 41° 13' S - 48° 16' W - Rg 200/210°

OM ALTERNATIVA NIL

4° TAREA A REALIZAR: BUSQ Y RECON OFENSIVO - AFECTA
BUQUE CARGUERO OM PPAL SEGUN ORDENES DE FA

5° ITINERARIO IDA

- a) PAL
b) HORA DE P08 04:20 JUN 82
c) HORA INICIACION EXPLORACION 07:00 en POS A
d) ITINERARIO BUSQUEDA
A 45° 30' S - 51° 00' W B 46° 42' S - 48° 00' W
C 47° 40' S - 48° 36' W D 46° 20' S - 51° 45' W
E 47° 20' S - 52° 28' W F 48° 35' S - 49° 10' W
e) HORA ABANDONO AEREA A PARTIR POS F

6° ITINERARIO Y NIVEL REGRESO

- a) ACUN
b) LUGAR Y HORA ARR PAL - ACUN
c) AADD ALTERNATIVAS EPO - TRE - DIL

Alt

7° - SEÑALAMIENTO PROPIAS FUERZAS NIL

8° - ORGANO CONTROL FAS - VIEJO
Segun PLAN COMUNICACIONES

9° - DISPOSICIONES PARTICULARES

INDICATIVOS FAS - VIEJO

OAT - RANQUEL

MK 62 - NEGRO

C-130 - MATILDE

B-707 - BUQUE 1
BUQUE 2

PAL - MUDO

PLAN COMUNICACIONES

VHF 133.3 PP 127.5 ALT

HF (BLU - Banda Superior)

HORARIO

CANALES

0500/0600	1 - 2 - 3 - 4
0600/0800	5 - 6 - 7 - 4
0800/1000	7 - 8 - 5 - 9
1000/1200	9 - 10 - 7 - 11
1200/1400	12 - 13 - 9 - 8
1400/1700	9 - 8 - 7 - 5

VIEJO en recepción simultánea en los 4 (cuatro) frecuencias de la hora.

CANALES - (codificación)

1	3650
2	4730
3	4620
4	3880
5	6567
6	5585
7	8561
8	9030
9	10920

del

10	12 962
11	15 670
12	15 920
13	12 400

AUTENTICACION

MURCIELAGO

Dada una letra se autentica con la siguiente

OBSERVACIONES

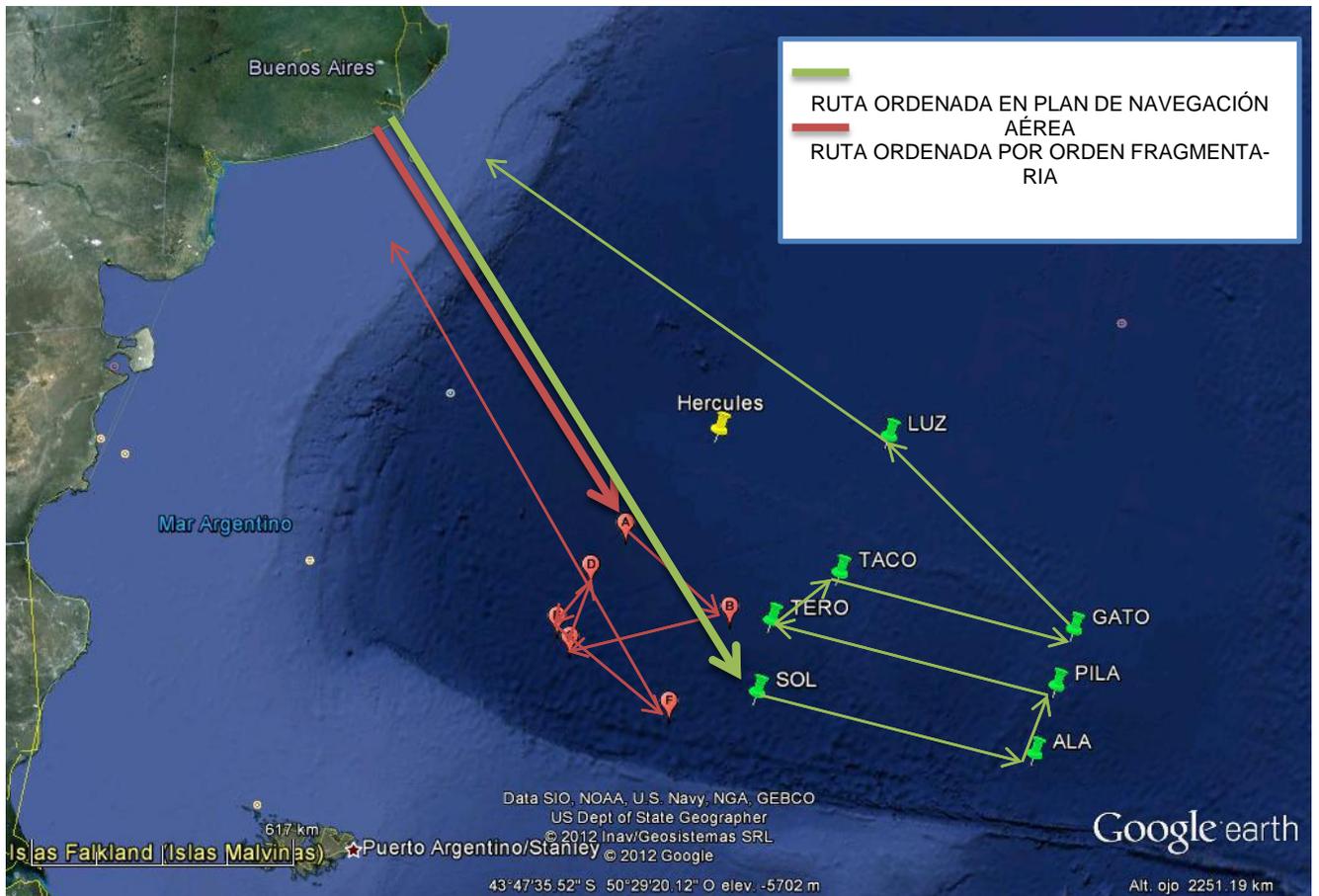
El COMANDO FAS una vez deronave recono
visualmente NOMBRE y BANDERA del móvil
ordenará el procedimiento a seguir.

ARMAMENTO Máxima capacidad portante
en condiciones de ser lanzada por orden de
este comando (FAS)

Buenos Aires, 8 de Junio de 1982
01:20


Comodoro OSCAR GONZALEZ
A 3 - CAE

Anexo "Juliet"
Comparación de rutas de
Búsqueda
Superpetrolero Hercules



Derribo del TC - 63

Marcación de blancos navales

Desde el comienzo de las acciones los escuadrones de caza bombarderos de la FAA atacaron al enemigo con éxito, produciendo daños de todo tipo; por ello los ingleses ubicaron buques para que actuaran como alerta radar (piquete radar) en las inmediaciones de las islas. Su función era avisar al resto de la flota ante el ataque de aviones argentinos y alistar a las patrullas aéreas de combate (PAC) para interceptar a los agresores.

Esa situación planteó el inconveniente de ubicar esos buques enemigos, ya que su continuo desplazamiento hacía difícil determinar por dónde (por que ruta debían volar los aviones propios para no ser detectados) y a dónde dirigir los cazas bombarderos (en caso que se deseara atacar a esos buques), para contrarrestar esa situación surgió la idea de enviar a un C - 130H a ejecutar la tarea de “Marcación de blancos navales” en los alrededores de las islas.

El área se encontraba bajo el poder aéreo y naval ingles, por lo tanto si una aeronave del tamaño y la baja velocidad del Hercules era detectada, iba a tener muy pocas posibilidades de regresar, de allí que pese a los diferentes indicativos que se les asignaron a esos vuelos, quedaron identificados por uno solo de ellos: el “Loco”.

La marcación de blancos navales consistía en tratar de localizar los buques enemigos que operaban como piquetes radar, próximos a las islas, e informar su ubicación, para que la Fuerza Aérea Sur (FAS) decidiera si atacaban a esos buques o si los eludían enviando las escuadrillas por otras rutas para atacar otros objetivos materiales.

El procedimiento era enviar un C - 130H en vuelo bajo (50 pies) hasta una zona próxima a las islas, por ejemplo al norte de la isla Gran Malvina, llegado a un punto preestablecido, se debía acelerar hasta el máximo de su velocidad, aproximadamente 310 nudos, para iniciar una trepada (ascenso) hasta los 10000 pies, en el ascenso la velocidad se iba reduciendo hasta alcanzar los 110 nudos, lo que tardaba entre un minuto y medio a dos minutos, antes de verse obligado a descender y de paso poder escapar de algún misil lanzado desde un buque.

En ese tiempo de ascenso, se activaba el IFF (identificador amigo/enemigo) si este se iluminaba era que había un radar próximo o sea un buque enemigo, que eran los únicos que navegaban por la zona. A su vez, con el radar de a bordo, que también se encendía en ese instante, se determinaba las coordenadas en que estaba ubicado el navío para informarlo a la FAS, mientras la aeronave descendía en picada con un rumbo distinto tratando de alejarse, para luego volver a realizar el mismo procedimiento en otra zona.

Esos vuelos los realizaron diferentes tripulaciones los días 27, 28, 29 y 30 de mayo y 1 de junio, el último, casi todos ubicaron blancos navales transmitiendo las coordenadas geográficas a la FAS, quién decidía si se realizaban los ataques o no.

En el libro “Historia de la Fuerza Aérea Argentina” tomo VI “La Fuerza Aérea Argentina en Malvinas” volúmenes 1 y 2 esos vuelos están registrados en los días correspondientes bajo el título de “Exploración y reconocimiento”, deberían ser nombrados como: “Marcación de blancos navales”

El 1 de junio el TC - 63, con el indicativo "Tiza", salió a cumplir con esa tarea desde Comodoro Rivadavia a las 06.30, regresó por que tenía una falla técnica y volvió a despegar a las 08.53, arribando al área a las 10.15 para cumplir con lo ordenado, los tripulantes eran:

Capitán Rubén Martel

Capitán Carlos Krause

Vicecomodoro Hugo Meisner

Cabo Principal Miguel Cardone

Cabo Principal Carlos Cantezano

Suboficial Principal Julio Lastra

Suboficial Ayudante Manuel Albelos

Para esa época, relata el Almirante Sir John Forster Woodward, Comandante de la Fuerza de Tareas Británica, en el libro "No picnic" de Julian Thompson, los C - 130 eran un blanco prioritario para su fuerza, ya que rompían el bloqueo y abastecían a las islas, hacían interdicción aérea y marcaban blancos navales.

El "Tiza" ejecutó el primer recorrido sin novedad, pero al iniciar la siguiente maniobra de ascenso cuando se encontraba 80 millas náuticas al norte de las islas y a una altitud aproximada de 10.000 pies buscando detectar algún buque enemigo fue a su vez detectado por un piquete radar inglés.

La Fuerza de Tareas inglesa tenía desplazada la fragata HMS Minerva al norte del Estrecho de San Carlos para que cumpliera las funciones de alerta radar y detectó al Hercules, informando la posición a dos Sea Harrier del 801 NAS que se encontraba en alerta de vuelo, patrullando la zona.

Una vez informados los cazas, uno de ellos descendió en busca del blanco y el otro se quedó sobre las nubes en espera, cuando el primero detectó al avión e informó que era un Hercules el segundo descendió, mientras el primero lanzaba el primer misil sin llegar a hacer blanco.

Inmediatamente, el mismo avión lanza el segundo misil que impactó en el plano izquierdo entre los dos motores, sin embargo el C -130 seguía volando y cuando estaba en un viraje escarpado hacia la izquierda y en descenso lo volvió a atacar, pero esta vez descargando toda la munición de sus cañones sobre el TC - 63.

Las aeronaves inglesas estaban con poco combustible, por ello se prepararon los buques HMS Fearless y HMS Intrepid para recibirlos, una vez finalizada la misión. (versión inglesa en, <http://www.fast-air.co.uk/falklands-25/> 18 junio de 2012, más abajo)

La aeronave y su tripulación cayeron sin control, tocando la punta de su plano derecho en el mar y desintegrándose en las coordenadas 50°00 S 59°39 W, el comandante Capitán Martel llegó a avisar: "estamos en emergencia", eran las 10.50.

<http://www.fast-air.co.uk/falklands-25/> 18 junio de 2012

1st June

Air Contact between the two sides had diminished considerably over the previous few days, but Sea Harrier patrols were almost at the same level as they had been at the height of the fighting. As the C-130 rose up about twenty miles north of San Carlos Water she was picked up on the radar of the air control ship for that day, the frigate HMS *Minerva*. Immediately *Minerva* vectored two Sea Harriers of 801 NAS flown by Lt Cdr Ward and Lt Thomas to intercept. Both fighters ran towards their target and were getting low on fuel to

the extent the assault ships HMS *Fearless* and HMS *Intrepid* cleared their helicopter decks should the pair need to refuel afterwards. Lt Cdr Ward picked up the aircraft on radar and then descended through the cloud layer to engage leaving his wing man Lt Thomas above the cloud at 3,000ft, just in case the C-130 had 'friends' flying top cover. Lt Cdr Ward then called Lt Thomas to join him below the cloud as he had the aircraft in sight at about six miles. As Thomas broke cloud, he saw a Sidewinder leave the wing of Ward's Sea Harrier, and go after the C-130 which was going flat out at about 200ft altitude. Fired at extreme range the missile almost reached the aircraft but fell away into the sea. By now both Sea Harriers had closed on the target and Lt Cdr Ward fired his second Sidewinder. This missile guided all the way to the target and hit between the engines on the right wing, straight away causing a fire. The C-130 continued to fly on so Lt Cdr Ward closed on the aircraft and then emptied his 30mm cannon magazines into it. The C-130 went into a descending right hand turn, the right wingtip impacted the water surface, and the aircraft then cart wheeled and broke up. Capt Martel and his six man crew were all killed and following this incident Groupo 1 never hazarded one of its aircraft in this way again.

British naval forces in the Falklands War

From Wikipedia, the free encyclopedia

Command

In Northwood, London^[1]:

- Commander-in-Chief, Fleet: Admiral Sir John Fieldhouse
- Commander Task Group 324.3 and Flag Officer Submarines: Vice-Admiral Peter G. M. Herbert

In the South Atlantic:

- Commander Task Group 317.8 (Carrier/Battle Group) and Flag Officer, First Flotilla: Rear-Admiral J. 'Sandy' Woodward (HMS *Hermes*)
- Commander Task Group 317.0 (Amphibious Task Group) and Commodore Amphibious Warfare: Commodore M. Clapp (HMS *Fearless*)
- Supply force: Commodore S.C. Dunlop

Centaur class aircraft carrier - V/STOL carrier

- HMS *Hermes* (R12) - Flagship (†3) 2 *SHAR* pilots
 - Capt. L.E. Middleton
 - 706 Squadron (4 Sea Kings)^[2]
 - 800 Squadron (12 BAE Sea Harriers)
 - 809 Squadron (4 BAE Sea Harriers)
 - 826 Squadron (12 Sea King HAS.5)^[2]
 - 846 Squadron (6 Sea King HC.4)^[2]

Invincible class aircraft carriers

- HMS *Invincible* (R05) (†3) 2 *SHAR* pilots
 - Capt. J.J. Black
 - 801 *Black Death* Squadron (8 BAE Sea Harriers)
 - 809 Squadron (4 BAE Sea Harrier)
 - 820 Squadron (10 Sea King HAS.5)^[2]

Landing Platform Docks

- HMS *Fearless* (L10) (†6) from *LCU Foxtrot Four*
 - Capt. E.S.L. Larken
 - 4 LCU (Foxtrot One to Four), 100 troops or one Main Battle Tank.
 - 4 LCVP, 25 troops or a Land Rover with trailer.
 - flight deck for 4 Sea King HC.4 (not embarked)
- HMS *Intrepid* (L11)

- Capt. P.G.V. Dingemans
- 4 LCU (India One to Four)
- 4 LCVP
- flight deck for 4 Sea King HC.4 (not embarked)



HMS *Bristol*
Type 82 destroyer

- HMS *Bristol* (D23)
 - Capt. A. Grose

Type 42 destroyers

- HMS *Sheffield* (D80) - set on fire by a Aérospatiale AM39 Exocet (Air-to-Surface) Anti-ship missile launched from a Dassault Super Étendard May 4, (†20) - *Fatal Damage* (sank on May 10)
 - Capt. S. Salt
- HMS *Glasgow* (D88) - hit by unexploded bomb from a Douglas A-4B Skyhawk May 12, withdrawn from war - *Moderate Damage*
 - Capt. A.P. Hoddinott
- HMS *Coventry* (D118) - sunk on May 25 by three bombs from a Douglas A-4B Skyhawk (†19) - *Fatal Damage*
 - Capt. D. Hart-Dyke
- HMS *Exeter* (D89)
 - Capt. H.M. Balfour
- HMS *Cardiff* (D108)
 - Capt. M.G.T. Harris

County class destroyers

- HMS *Glamorgan* (D19) - hit by an Aérospatiale MM38 Exocet (Surface-to-Surface) Anti-ship missile on June 11 (†13) - *Major Damage*
 - Capt. M.E. Barrow
- HMS *Antrim* (D18) - hit by unexploded bomb from a IAI Dagger - *Major Damage*
 - Capt. B.G. Young

Type 22 frigates

- HMS *Brilliant* (F90) - hit by IAI Dagger cannon fire - *Minor Damage*

- Capt. J.F. Coward
- HMS Broadsword (F88) - hit by IAI Dagger cannon fire, later damaged by bomb from Douglas A-4B Skyhawk - *Moderate Damage*
 - Capt. W.R. Canning

Type 21 frigates



HMS *Antelope* returning to San Carlos, 23 May 1982

- HMS Active (F171)
 - Cdr. P.C.B. Canter
- HMS Alacrity (F174) - slightly damaged by bomb
 - Cdr. C.J.S. Craig
- HMS Antelope (F170) - sank May 24 due to unsuccessful defusing attempt of unexploded bombs from Douglas A-4B Skyhawks (†2) - *Fatal Damage*
 - Cdr. N. Tobin
- HMS Ardent (F184) - sank May 21 by bombs from IAI Daggers and Douglas A-4Q Skyhawks (†22) - *Fatal Damage*
 - Cdr. A. West (Later Admiral Sir Alan West, First Sea Lord 2002 - 2006)
- HMS Ambuscade (F172)
 - Cdr. P.J. Mosse
- HMS Avenger (F185)
 - Capt. H.M. White
- HMS Arrow (F173) - hit by IAI Dagger cannon fire - *Minor Damage*
 - Cdr. P.J. Bootheerstone

Leander class frigates

- HMS Andromeda (F57)
 - Capt. J. L. Weatherall
- HMS Argonaut (F56) - hit by Aermacchi MB.339A cannon/rocket and unexploded bombs from Douglas A-4B Skyhawks (†2) - *Major Damage* [1]
 - Capt. C.H. Layman
- HMS Minerva (F45)
 - Cdr. S.H.G. Johnston
- HMS Penelope (F127)
 - Cdr. P.V. Rickard

Rothsay class frigates

- HMS Yarmouth (F101)

- Cdr. A. Morton
- HMS Plymouth (F126) - unexploded bombs from IAI Daggers - *Major Damage*
 - Capt. D. Pentreath



HMS *Endurance*

Ice patrol ship

- HMS Endurance (A171)
 - Capt. N.J. Barker

Castle class patrol vessels

As despatch vessels, carrying mail between the Task Force and Ascension Island.

- HMS Leeds Castle (P258)
- HMS Dumbarton Castle (P265)



HMS *Conqueror* returning to Faslane Naval Base after the war, flying the Jolly Roger to signal her sinking of the ARA General Belgrano

Churchill class submarines

- HMS Conqueror (S84) - sank the ARA General Belgrano
 - Cdr. C.L. Wreford-Brown
- HMS Courageous (S50)
 - Cdr. R.T.N. Best

Oberon class submarines

- HMS Onyx (S21) - ran aground - *Moderate Damage*
 - Lt-Cdr. A. O. Johnson

Valiant class submarines

- HMS Valiant (S102)
 - Cdr. T.M. Le Marchand

Swiftsure class submarines

- HMS Spartan (S105)
 - Cdr. J.B. Taylor
- HMS Splendid (S106)
 - Cdr. R.C. Lane-Nott

Hecla class survey vessels

2,744 t, used as casualty ferries

- HMS Hecla (A133)
 - G.L. Hope
- HMS Herald (H138)
 - R.I.C. Halliday
- HMS Hydra (A144)
 - R.J. Campbell

Trawler/Minesweepers

Civilian trawlers converted to Extra-Deep Armed Team Sweep (EDATS) with acoustic and electro-magnetic tow. Manned by RNR personnel^[3].

- HMS Cordella 1,238 GRT^[4]
- HMS Farnella 1,207 GRT^[4]
- HMS Junella 1,615 GRT^[4]
- HMS Northella 1,238 GRT^[4]
- HMS Pict 1,478 GRT^[4]
 - All five minesweepers cleared two minefields in Port Stanley.

[edit] Royal Fleet Auxiliary

Tankers

- RFA Olna (A123) 36,000 t
 - J.A. Bailey
- RFA Olmeda (A124) 36,000 t
 - G.P. Overbury
- RFA Tidespring (A75) 27,400 t
 - S. Redmond
- RFA Tidepool (A76) 27,400 t

- RFA Sir Bedivere (L3004) - bombed by Douglas A-4B Skyhawk - *Minor Damage*
 - P.J. McCarthy
- RFA Sir Galahad (L3005) - bombed on May 24 and June 8 by Douglas A-4B Skyhawks (*sunk by torpedo on June 21 as war grave*) (†48) - *Fatal Damage*
 - P.J.G. Roberts
 - RFA J.W. Gaffrey
- RFA Blue Rover (A270) 11,522 t
 - D.A. Reynolds
- RFA Appleleaf (A79) 40,870 t
 - G.P.A. McDougall
- RFA Brambleleaf (A81) 40,000 t
 - M.S.J. Farley
- RFA Bayleaf (A109) 40,000 t
 - A.E.T. Hunter
- RFA Plumleaf (A78) 25,790 t
 - R.W.M. Wallace
- RFA Pearleaf (A77) 25,790 t
 - J. McCulloch



 RFA Sir Lancelot. San Carlos Water



 RFA Sir Tristram at Fitzroy, late June 1982

Landing Ship Logistic

- Sir Geraint (L3027)
 - D.E. Lawrence
- RFA Sir Lancelot (L3029) - damaged by unexploded bombs from Douglas A-4B Skyhawks
 - C.A. Purtcher-Wydenbruck
- RFA Sir Percivale (L3036)
 - A.F. Pitt
- RFA Sir Tristram (L3505) - bombed June 8 by Douglas A-4B Skyhawks (†2) - *Major Damage*
 - G.R. Green

Supply Ships

- RFA Regent (A486) 22,890 t
 - J. Logan
- RFA Resource (A480) 22,890 t
 - B.A. Seymour
- RFA Fort Austin (A386) 23,600 t
 - Cdre. S.C. Dunlop
- RFA Fort Grange (A385) 23,600 t
 - D.G.M. Averill
- RFA Stromness (A344) 16,792 t - attacked by A-4C on May 24 - *Minor Damage*

- J.B. Dickinson

Helicopter Support Ship

- RFA Engadine (K08) 9,000 t
 - D.F.Freeman

[edit] Royal Maritime Auxiliary Service



RMAS *Typhoon* off Stanley

- RMAS *Typhoon* (A95)
- RMAS *Goosander* (A94)

[edit] Ships taken up from trade



SS *Canberra* and HMS *Andromeda*. She was not attacked, because the Argentine pilots thought the white ship was a hospital ship^[5].

The following Merchant Navy ships were requisitioned, as Ships Taken Up From Trade (STUFT).

Liners

- SS *Canberra* 44,807 GRT — equipped with helicopter pad^[4] and carried personnel of the 3rd Commando Brigade to San Carlos on 21 May.^[6]
- RMS *Queen Elizabeth 2*. 67,140 GRT — equipped with helicopter pad^[4] and carried 3,200 men of the 5th Infantry Brigade. At South Georgia the men of 2nd Battalion Scots Guards and 1st Battalion Welsh Guards were transferred to *Canberra* and *Norland* on 27 May for transport to San Carlos.^{[7][8]}
- HMHS *Uganda* 16,907 GRT — equipped with helicopter pad and used as hospital ship from 11 May.^{[4][9]}

Roll-on-Roll-off ferries

- *Elk* 5,463 GRT — equipped with helicopter pad and two Bofors 40 mm guns to carry three Sea King helicopters, ammunition, and heavy vehicles including eight Bofors 40 mm guns, four FV101 Scorpion and four FV107 Scimitar light tanks - joined carrier battle group 16 May^{[4][10]}
- *Baltic Ferry* 6,455 GRT — equipped with helicopter pad and carried three Army helicopters, 105 troops, and 1874 tons of stores and ammunition to Ajax Bay on 1 June^{[4][11]}
- *Europic Ferry* 4,190 GRT — equipped with helicopter pad and carried vehicles, ammunition, fuel, and four Scout helicopters of 656 Squadron Army Air Corps to San Carlos on 21 May^{[4][12]}
- *Nordic Ferry* 6,455 GRT — equipped with helicopter pad and carried troops, stores, and ammunition to Falklands on 29 May^{[4][13]}
- *Norland* 12,990 GRT — equipped with helicopter pad^[4] and carried 800 men of 2 Para to San Carlos on 21 May^[14]
- *Rangatira* 9,387 GRT — equipped with helicopter pad and Oerlikon 20 mm cannon to carry 1000 engineers with vehicles and equipment, but sailed after cease fire.^{[4][15]}
- *St Edmund* 8,987 GRT^[16] — equipped with helicopter pad and carried troops and vehicles^[4]
- *Tor Caledonia* 5,056 GRT — equipped with helicopter pad and carried vehicles and equipment arriving 12 June^{[4][17]}

Container / Cargo ships



Atlantic Conveyor

- *Astronomer* 27,867 GRT — equipped with helicopter pad and Oerlikon 20 mm cannon and carried thirteen helicopters arriving after cease fire.^[18]
- *Atlantic Conveyor* 14,496 GRT — equipped with helicopter pad^[4] and carried eight 809 Squadron BAE Sea Harriers, six Hawker Siddeley Harriers, six Westland Wessex helicopters, and four 18 Squadron RAF CH-47 Chinook helicopters arriving 19 May^{[2][4][19]} - hit 25 May by one or two Aérospatiale AM39 Exocet Air-to-Surface Anti-ship missile(s) launched from a Dassault Super Étendard (†12) - *Fatal Damage*: Sank in tow 28 May - 6 embarked Wessex HU.5 helicopters, 3 embarked Chinook HC.1 helicopters, 1 embarked Sea Lynx HAS.2, heavy equipment intended for airfield construction, and the bulk stock of tents intended for infantry shelter ashore were lost
- *Atlantic Causeway* 14,946 GRT — equipped with helicopter pad^[4] and carried eight ASW Sea Kings and twenty Westland Wessex helicopters arriving 27 May.^[20]

- *Contender Bezant* 11,445 GRT — equipped with helicopter pad and carried nine Wasp helicopters and 4 Harriers arriving after cease fire.^{[4][21]} - purchased as RFA Argus post-war

Freighters

- *Avelona Star* 9784 GRT (refrigerated) — equipped with helicopter pad and carried provisions arriving after cease fire^{[4][22]}
- *Geestport* 7,730 GRT (refrigerated) — equipped with helicopter pad and carried provisions and stores arriving 11 June^{[4][17]}
- *Laertes* 11,804 GRT — Soviet-built with armored cable trunks and damage control centers - carried general supplies arriving after cease fire^{[4][17]}
- *Lycaon* 11,804 GRT — Soviet-built with armored cable trunks and damage control centers - carried ammunition and supplies arriving 28 May^{[4][23]}
- *Saxonia* 8,547 GRT (refrigerated) — carried provisions arriving 23 May^{[4][17]}
- *Strathewe* 12,598 GRT — carried supplies and landing craft arriving after cease fire^{[4][17]}
- *St. Helena* 3,150 GRT — equipped with helicopter pad and four Oerlikon 20 mm cannon for use as minesweeper support ship after the cease fire^{[4][24]}

Tankers

- *Alvega* 33,000 t (57,372 DWT) — used as base storage tanker at Ascension from mid-May^[25]
- *Anco Charger* 24,500 DWT — used as auxiliary support tanker from 24 April^[26] with capability to transport 42 different liquids at once^[4]
- *Balder London* 19,980 t (33,751 DWT) — used as auxiliary support tanker from 12 May^{[4][26]}
- *British Avon* 15,640 t (25,620 DWT) — used as auxiliary support tanker from 25 April^{[4][26]}
- *British Dart* 15,650 t (28,488 DWT) — used as auxiliary support tanker from 22 April^{[4][27]}
- *British Esk* 15,643 t (25,905 DWT) — fitted with over-the-stern underway refueling equipment for use as the first convoy escort oiler^{[4][28]}
- *British Tamar* 15,646 t (25,498 DWT) — fitted with over-the-stern underway refueling equipment for use as convoy escort oiler from 13 April^{[4][28]}
- *British Tay* 15,650 t (25,650 DWT) — used as auxiliary support tanker from 12 April^{[4][29]}
- *British Test* 16,653 t (25,641 DWT) — used as auxiliary support tanker from 14 April^{[4][26]}
- *British Trent* 15,649 t (25,147 DWT) — used as auxiliary support tanker from 18 April^{[4][26]}
- *British Wye* 15,649 t (25,197 DWT) — used as auxiliary support tanker from 25 April^{[4][26]} - hit by bomb from Lockheed C-130 Hercules - *Minor Damage*
- *Eburna* 19,763 t (31,374 DWT) — used as auxiliary support tanker from 26 April^{[4][26]}
- *Fort Toronto* 25,498 DWT — fresh water tanker from 29 April^{[4][27]}
- *G.A. Walker* 18,744 t (30,607 DWT) — used as auxiliary tanker from 10 June^[26]
- *Scottish Eagle* 33,000 t (54,490 DWT) — used as base storage tanker at South Georgia from 18 June and then moved to Falklands on 14 July^[25]

Tugs / Repair / Support Ships

- *British Enterprise III* 1,595 t — diving support ship
- *Iris* 3,873 GRT — cable ship equipped with helicopter pad and two Oerlikon 20 mm cannon for use as despatch vessel from late May.^[41|30]
- *Irishman* 686 GRT — ocean salvage tug from 24 May.^[41|24]
- *Salvageman* 1,598 GRT — ocean salvage tug from 7 May.(the most powerful tug on British registry with 11,000 brake horsepower and 170 ton bollard pull)^[31]
- *Stena Inspector* 5,814 GRT — equipped with helicopter pad and used as repair ship after the cease fire.^[32] - purchased as RFA *Diligence* post-war
- *Stena Seaspread* 6,061 GRT — oilfield support ship equipped with helicopter pad and used as repair ship from 16 May.^[41|33]
- *Wimpey Seahorse* 1,599 GRT — oilfield supply vessel used as mooring tender and tug from 8 June.^[41|9]
- *Yorkshireman* 686 GRT — ocean salvage tug from 24 May.^[41|9]

[edit] Weaponry



 HMS Cardiff Sea Dart Launcher



 Type 42 destroyer returning from a nightly shelling

- Surface-to-air missiles
 - Sea Slug
 - Sea Cat
 - Sea Wolf

- Sea Dart
- Surface-to-surface missiles
 - Aérospatiale MM38 Exocet (Anti-ship missile)
 - Ikara (Anti-submarine missile)
- Artillery
 - 4.5 inch (114 mm) L/55 Mark 8 gun
 - 4.5 inch (114 mm) L/45 Mark 6 gun
 - Bofors 40 mm L/60 Mark 9 anti-aircraft (A/A) gun
 - Oerlikon 20 mm A/A gun
 - L7A2 7.62 mm GPMG General purpose machine gun
 - Limbo Mark 10 anti-submarine mortar
- Torpedoes
 - Mark 24 Tigerfish torpedo
 - Mark 8 torpedo

[edit] Notes

1. [^] Sir Lawrence Freeman (2005). *The Official History of the Falkands Campaign*. Routledge. ISBN 0-7146-5207-5.
2. [^] ^a ^b ^c ^d ^e Morison(June 1983)pp.119-124
3. [^] Antony Preston: *Sea combat off the Falklands*, 1982, Willow Books, ISBN 0-00-218046-4
4. [^] ^a ^b ^c ^d ^e ^f ^g ^h ⁱ ^j ^k ^l ^m ⁿ ^o ^p ^q ^r ^s ^t ^u ^v ^w ^x ^y ^z ^{aa} ^{ab} ^{ac} ^{ad} ^{ae} ^{af} ^{ag} ^{ah} ^{ai} ^{aj} ^{ak} ^{al} ^{am} ^{an} ^{ao} ^{ap} ^{aq} ^{ar} Baker(June 1983)pp.111-118
5. [^] Ward, Sharkey (1992). *Sea Harrier over the Falklands*. Cassell Military Paperbacks, 271. ISBN 0-304-35542-9.
6. [^] Villar(1984)p.171
7. [^] Trotter(June 1983)pp.108-111
8. [^] Villar(1984)pp.49&173
9. [^] ^a ^b ^c Villar(1984)p.183
10. [^] Villar(1984)pp.9,37-38,40&171
11. [^] Villar(1984)pp.43&173
12. [^] Villar(1984)pp.44&172
13. [^] Villar(1984)p.173
14. [^] Villar(1984)pp.31&172
15. [^] Villar(1984)pp.28&174
16. [^] "British Railways - Sealink".
17. [^] ^a ^b ^c ^d ^e Villar(1984)p.180
18. [^] Villar(1984)pp.87&179
19. [^] Villar(1984)pp.37&178-179
20. [^] Villar(1984)pp.84&179
21. [^] Villar(1984)pp.86&179
22. [^] Villar(1984)pp.95&180

23. [^] Villar(1984)p.179
24. ^{^ a b} Villar(1984)p.182
25. ^{^ a b} Villar(1984)p.53
26. ^{^ a b c d e f g h} Villar(1984)p.169
27. ^{^ a b} Villar(1984)p.176
28. ^{^ a b} Villar(1984)p.174
29. [^] Villar(1984)p.175
30. [^] Villar(1984)p.101
31. [^] Villar(1984)p.116&182
32. [^] Villar(1984)pp.67&178
33. [^] Villar(1984)p.178

[edit] References

- Baker, A.D.III (June 1983). "Sealift, British Style". United States Naval Institute Proceedings.
- Clapp, Michael; Southby-Tailyour, Ewen (1996). *Amphibious Assault Falklands*. Leo Cooper. ISBN 0-85052-420-2.
- Hastings, Max; Jenkins, Simon (1983). *The Battle for the Falklands*. Michael Joseph Ltd.. ISBN 0-7181-2228-3.
- Morison, Samuel L. (June 1983). "Falklands (Malvinas) Campaign: A Chronology". United States Naval Institute Proceedings.
- Puddefoot, Geoff (2007). *No Sea Too Rough*. Chatam Publishing. ISBN 97-1-86176-314-3.
- Trotter, Neville (June 1983). "The Falklands and the Long Haul". United States Naval Institute Proceedings.
- Villar, Roger (1984). *Merchant Ships at War The Falklands Experience*. Naval Institute Press. ISBN 0-87021-845-X.

[edit] External links

- Ships of the Royal Navy - Royal Fleet Auxiliary - Merchant Navy

[hide]	
v • d • e	
<u>Falklands War</u>	
Military forces	<u>Argentine ground forces</u> • <u>British ground forces</u> • <u>Argentine air forces</u> • <u>British air services</u> • <u>Argentine naval forces</u> • British naval forces • <u>Falkland Islands Defence Force</u>
Timeline	<u>Background</u> • <u>Events leading to the Falklands War</u> • <u>Invasion</u> • <u>Falklands War</u> • <u>Total Exclusion Zone</u> • <u>Argentine surrender</u>
Battles	<u>Goose Green</u> • <u>Mount Harriet</u> • <u>Two Sisters</u> • <u>Mount Longdon</u> • <u>Mount</u>

	<u>Tumbledown</u> • <u>Wireless Ridge</u> • <u>Many Branch Point</u>
Operations	<u>Algeciras</u> • <u>Canbelow</u> • <u>Corporate</u> • <u>Black Buck</u> • <u>Keyhole</u> • <u>Paraquet</u> • <u>Purple Warrior</u> • <u>Azul (also Rosario)</u> • <u>Sutton</u>
Other	<u>Cultural impact</u> • <u>People</u> • <u>Yomp</u>

Retrieved from "http://en.wikipedia.org/wiki/British_naval_forces_in_the_Falklands_War"



**Part of the PRICE
PAID (Parts 50-55)**

**Part 52. BRITISH
SHIPS LOST &
DAMAGED**

**1st May - 12th
June 1982**

Frigate HMS Ardent, lost 21st May 1982

on to [53. British Aircraft lost](#)

Note: If the frequent unexploded bombs (1-13) had detonated on striking some of the ships listed below, the Royal Navy's additional losses might quite possibly have put the eventual success of the British Task Force in doubt.

Saturday 1st May

HMS Alacrity - slightly damaged by bomb near misses

HMS Arrow - slightly damaged by cannon fire

HMS Glamorgan - slightly damaged by bomb near misses, all off Stanley by Dagers of FAA Grupo 6.

Tuesday 4th May

HMS SHEFFIELD - mortally damaged south east of Falklands by Exocet missile fired by Super Etendard of CANA 2 Esc. Burnt out and sank in tow on Monday 10th May.

Wednesday 12th May

HMS Glasgow - moderately damaged off Stanley by *unexploded bomb (1)* dropped by A-4B Skyhawks of FAA Grupo 5. Bomb passed through hull but damage took some days to repair and she shortly returned to UK.

Friday 21st May

HMS Antrim - seriously damaged in Falkland Sound outside San Carlos Water by *unexploded bomb (2)* dropped by Dagers of FAA Grupo 6. UXB removed but damage took some days to repair.

HMS Broadsword - slightly damaged outside San Carlos Water by cannon fire from Dagers of Grupo 6.

HMS Argonaut - slightly damaged outside San Carlos Water by rockets and cannon fire from Aermacchi MB.339A of CANA 1 Esc, and then seriously damaged by two *unexploded bombs (3/4)* dropped by A-4B Skyhawks of FAA Grupo 5. Removing the UXB's and carrying out repairs took a number of days and although declared

operational, she soon sailed for the UK.

HMS Brilliant - slightly damaged outside San Carlos Water by cannon fire from Daggers of Grupo 6. (Different attack from "Broadsword")

HMS ARDENT - badly damaged in Grantham Sound by bombs - hits, *UXB's* (5+) and near misses - dropped by Daggers of Grupo 6, then mortally damaged by bombs from A-4Q Skyhawks of CANA 3 Esc off North West Island. Sank the following evening.

Sunday 23rd May

HMS ANTELOPE - damaged in San Carlos Water by two *unexploded bombs* (6/7) dropped by A-4B Skyhawks of Grupo 5. One of the bombs exploded that evening while being defused and she caught fire and sank next day.

Monday 24th May

RFA Sir Galahad - damaged by *unexploded bomb* (8) and out of action for some days,

RFA Sir Lancelot - damaged by *unexploded bomb* (9) and not fully operational for almost three weeks,

RFA Sir Bedivere - slightly damaged by glancing bomb, all in San Carlos Water probably by A-4C Skyhawks of FAA Grupo 4.

Tuesday 25th May

HMS Broadsword - damaged north of Pebble Island by bomb from A-4B Skyhawk of Grupo 5 bouncing up through her stern and out again to land in the sea.

HMS COVENTRY - sunk north of Pebble Island in same attack by three bombs.

ATLANTIC CONVEYOR - mortally damaged north east of Falklands by Exocet missile fired by Super Etendard of CANA 2 Esc. Burnt out and later sank in tow.

Saturday 29th May

British Wye - hit north of South Georgia by bomb dropped by C-130 Hercules of FAA Grupo 1 which bounced into the sea without exploding

Tuesday 8th June

HMS Plymouth - damaged in Falkland Sound off San Carlos Water by *four unexploded bombs* (10-13) from Daggers of FAA Grupo 6.

RFA SIR GALAHAD - mortally damaged off Fitzroy by bombs from A-4B Skyhawks of Grupo 5 and burnt out. Later in June towed out to sea and sunk as a war grave.

RFA Sir Tristram - badly damaged off Fitzroy in same attack and abandoned, but

later returned to UK and repaired.

LCU F4, HMS Fearless - sunk in Choiseul Sound by bomb from A-4B Skyhawk of Grupo 5.

Saturday 12th June

HMS Glamorgan - damaged off Stanley by land-based Exocet missile.

HISTORICAL RFA

Welcome to all our readers in
182 countries and territories.
Over 1.18 Million page views so far!

RFA Fort Grange



RFA Fort Grange entering Sydney, NSW, Australia 2 October 1986 © Kingsley Barr



Lower image RFA Fort Grange during the Falklands War © Brian Silverstone

Previous name:	
Subsequent name:	Fort Rosalie
Official Number:	377548
Class:	FORT CLASS Ammunition, Food, Explosive Stores Ship
Pennant No:	A385
Laid down:	9 November 1973
Builder:	Scott's SB, Greenock
Launched:	9 December 1976
Into Service:	6 April 1978
Out of service:	
Fate:	

Items of historic interest involving this ship: -

Background Data: An order for 2 new Fleet Replenishment Ships was announced in November 1971 and the ships in this Class provided up to date replenishment facilities for both ammunition and general naval and victual stores. Both were fitted with extensive aviation facilities with a single spot flight deck and full hangar facilities. The roof of the hangar was also strengthened for use as an emergency landing spot which enabled them to operate up to 4 Sea King helicopters

November 1971 ordered

9 November 1973 laid down as AEFS 03

9 December 1976 Launched by Scotts Shipbuilding Co Ltd, Carlsburn Yard, Greenock as Yard Nr 737 named FORT GRANGE. The Lady Sponsor was Mrs E.M. Glue, wife of Mr G.T. Glue, DGST (N). Named after a Palmerston fort which is currently with the grounds of HMS Sultan, Gosport, Hampshire

6 April 1978 completed and accepted into service. Was provided with the first Sea King Flight of 706 Squadron NAS to be permanently embarked aboard an RFA

15 April 1978 first arrival at Plymouth

16 July 1979 to October 1979 along with RFA BACCHUS (3) she supported Operation Culex which was conducted following an influx of illegal immigrants in Hong Kong and delivered one Seaking helicopter

7 October 1979 her Ship's Badge was officially presented to her

17 January 1980 along with RFA GREY ROVER she was part of the RN Task Force which was sent to the Mediterranean to co-operate with the USN due to the Iranian crisis

31 August 1980 berthed at Devonport

13 May 1982 sailed Devonport for service during Operation Corporate - the Falklands Conflict - with 824 NAS C Flight embarked - 3 x Sea King HAS2 helicopters

22 May 1982 arrived Ascension Island

24 May 1982 sailed Ascension Island

26 May 1982 entered the TEZ (Total Exclusion Zone) around the Falkland Islands

31 May 1982 attacked by an Argentinian C-130 on its way to join the Carrier Battle Group

3 June 1982 joined the Carrier Battle Group to relieve RFA FORT AUSTIN

5 June 1982 commenced transferring stores from RFA FORT AUSTIN

6 June 1982 completed transfer of stores

9 June 1982 arrived San Carlos Anchorage along with the ferry NORDIC FERRY

28 July 1982 Captain Barry H Rutterford RFA appointed as Master



Captain Barry H Rutterford RFA

17 August 1982 sailed Falkland Islands for home on completion of Operation Corporate duties

3 October 1982 arrived back U.K. on completion of Operation Corporate duties

11 April 1983 off the Falkland Islands with HMS Active and HMS Cardiff

1 September 1983 Captain Rex A Cooper RFA appointed as Master

11 April 1985 was presented with her Falkland Islands 1982 Battle Honour at Plymouth by Captain C.G. Butterworth CMS

14 April 1986 sailed Portsmouth as part of Task Group 318.4 - the Global 86 Deployment led by the carrier HMS ILLUSTRIOUS - along with RFA's BAYLEAF (3) and OLMEDA

22 July 1986 at anchor in Hong Kong

4 October 1986 TG 318.4 participated in the Australian Fleet Review in Sydney

13 June 1988 sailed Portsmouth as part of Task Group 318.1 - the Outback 88 Deployment led by the carrier HMS ARK ROYAL - along with RFA's ORANGELEAF (3) and OLWEN (2)

8 August 1990 decision taken to deploy her, along with RFA's OLN A (3) and DILIGENCE to the Gulf following the Iraqi invasion of Kuwait

22 August 1990 sailed Devonport for service during Operation Granby - the Gulf War - with 2 x Sea King helicopters from 846 NAS embarked

24 August 1990 along with RFA OLN A (3) she r/v off Gibraltar with HNMS's WITTE DE WITH and PIETER FLORIS

9 September 1990 arrived in the Gulf Area

11 April 1991 official Cease Fire comes into force

1991 was awarded the Kuwait 1991 Battle Honour, along with 10 other RFA's

23 April 1991 to 3 June 1991 Humanitarian relief - was in Operation Manna - the relief operations in Bangladesh following major damage and flooding in the wake of a cyclone

3 November 1992 Captain (E) E M Quigley RFA appointed as Chief Engineer Officer

24 April 1994 start of Operation Grapple at Split and she was based there to act as an accommodation and storage ship for food and ammunition for the British Forces operating in Croatia

12 December 1994 was relieved at Split by RFA RESOURCE

6 July 1996 Captain David Gerrard RFA appointed as Commanding Officer



Captain David Gerrard RFA

14 December 1996 berthed at Malaga, Spain
5 April 1997 again arrived Split, Croatia
14 April 1997 replaced RFA RESOURCE on Operation Grapple duties
9 June 1998 Captain (E) E M Quigley RFA appointed as Chief Engineer Officer
October 1998 Captain Steven Hodgson RFA in command
14 February 1999 while anchored off Split, Croatia Staff Sergeant Jacqueline O'Rourke and Petty Officer John Walker were married
April 1999 Captain Jeremy R J Carew OBE RFA in command
December 1999 Captain John Stones RFA in command
6 January 2000 sailed Split for the UK on the termination of Operation Grapple duties there
1 June 2000 renamed Fort Rosalie (2) to obviate confusion with RFA FORT GEORGE during a refit period on the Tyne
14 June 2000 sailed from the Tyne after renaming
20 June 2000 arrived Gibraltar to act as an accommodation ship for the crew of the submarine HMS/m TIRELESS during the submarine's lengthy repairs
10 November 2000 Captain Pat Thompson OBE RFA appointed as Commanding Officer
7 May 2001 sailed Gibraltar after supporting HMS/m Tireless
29 November 2001 Captain (E) E M Quigley RFA appointed as Chief Engineer Officer
24 October 2002 Captain Pat Thompson OBE RFA appointed as Commanding Officer
15 January 2003 sailed UK for service during Operation Telic - the 2nd Gulf War - along with 13 other RFA's
9 February 2003 to 28 May 2003 deployed on Operation Telic
28 May 2003 arrived Plymouth Sound on completion of Operation Telic duties
1 September 2004 with RFA Sir Bedivere berthed at Tema Harbour, Accra, Ghana to off load supporting logistics and supplies for a bilateral military training exercise. The six-week exercise code-named "Ex-Western Rhumba 2004" is a joint military exercise aimed at practicing tactics, techniques and procedures required to operate in the jungle
4 March 2005 berthed at Gibraltar
27 May 2005 sailed Gibraltar
15 December 2006 the Commodore in Chief HRH the Earl of Wessex visit the ship at Portland
27 March 2007 was granted the Freedom of the Borough of Tarnworth
June 2007 following a collision between an Italian freighter and a French yacht off Finistere at the request of the French coastguards assisted the Italian freighter by keeping other vessels away from her as she made her way to Southampton in a damaged condition and in heavy weather
19 July 2008 suffered a fire while undergoing refit at Birkenhead
8 January 2009 ship visited by the Defence Secretary John Hutton as she was coming to the end of a refit at Birkenhead.
20 June 2009 to 25 June 2009 with RFA Mounts Bay and various RN and Indian Navy ships engaged in Exercise Konkan off Portsmouth

14 July 2009 visited Cherbourg, France for a port visit

27 January 2010 while at sea off Portsmouth Sergeant Andrew Pearson, Royal Marines fell while attempting to board the ship from a RIB and died from a combination of having his breathing restricted, falling from a height and drowning. An inquest touching on the cause of his death was held at Portsmouth on the 23 August 2011 where a verdict of 'accidental death' was returned by the jury.

19 -23 March 2010 paid an informal visit to Den Helder

16 June 2010 members of the ships company attended a ceremony at the Commonwealth Cemetery at La Boule, France

17 June 2010 Commanding Officer and a party made up from all sections of the ships company attended the commemorative service at the Lancastria memorial on the sea front in St. Nazaire, where wreaths were laid by The Commanding Officer Captain V Ramsey-Smith for the RFA and by 2/O Ian Gill for the Royal Navy, alongside those of the various Lancastria associations, families and affiliates.

3 September 2010 berthed at Greenock

8 June 2011 off Cyprus loaded an Apache helicopter and ferried it to HMS Ocean off Libya

10 August 2011 entered Grand Harbour, Malta and berthed alongside Dock No 2 at French Creek

24 October 2011 anchored off Kirkcaldy, Scotland

27 November 2011 entered Plymouth Sound and moored to C Bouy

28 November 2011 sailed Plymouth Sound to sea returned later the same day

20 January 2012 berthed at Grenada to provide support to the seventh UK-Caribbean Ministerial Forum

23 February 2012 and 24 February 2012 at Bridgetown, Barbados the Prince and Princess Edward, Earl and Countess of Wessex made a formal visit to the Island from the ship

28 February 2012 at Port of Spain Trinidad the Prince and Princess Edward, Earl and Countess of Wessex made a formal visit to the Islands from the ship

20 April 2012 berthed at Road Town, British Virgin Islands

<http://www.historicalrfa.org/op-corporate-rfa-timeline>

28 junio 2012

Historical RFA

Op Corporate RFA Timeline

Timeline

Operation Corporate RFA Timeline

Operation Corporate was the codename given to the 1982 British military involvement in the Falkland Islands during the Falklands War.

February 1982

RFA Stromness commenced destoring prior to withdrawal from service as a Defence Economy Measure

22 February 1982

RFA Tidepool sailed Portsmouth after sale to the Chilean Navy

18 March 1982

About 40 Argentinian commandos with 40 scrap metal merchants land at Leith, South Georgia from the Argentinian Naval Supply Ship Bahia Buen Suceso

26 March 1982

RFA Fort Austin received orders to divert to Gibraltar to load stores for HMS Endurance

27 March 1982

RFA Appleleaf (3) on passage from Curacao to the U.K. with a full cargo is diverted to Gibraltar to embark general naval stores then proceed south to support HMS Endurance and RFA Fort Austin

29 March 1982

RFA Fort Austin sailed from Gibraltar to support HMS Endurance in the South Atlantic

1 April 1982

RFA Stromness begins restoring at Portsmouth

2 April 1982

Argentine military forces invaded the Falkland Islands

RFA Appleleaf (3) sailed from Gibraltar to take up refuelling duties with the Task Force escorted by the frigate HMS Plymouth

RFA Sir Bedivere was recalled to the U.K. from the West coast of Canada

RFA Sir Tristram sailed from Belize for Ascension Island

RFA Tidespring sailed from Gibraltar

RFA Sir Larncelot returns to Marchwood from Zeebrugge and receives change of orders

3 April 1982

Argentine military forces invaded South Georgia and the South Sandwich Islands

RFA Sir Percivale arrived at Marchwood Military Port from Zeebrugge

4 April 1982

RFA Tidepool was recalled after arrival at Arica in Chile

5 April 1982

RFA Brambleleaf (3) diverted from Armilla Patrol duties in the Arabian Gulf to proceed round the Cape of Good Hope for service during Operation Corporate and sailed from the Gulf of Oman to land embarked wives at Mombasa

RFA Olmeda with 2 x Seaking helicopters from 'A' Flight 824 Naval Air Squadron embarked sailed from Devonport

RFA Olma (3) sailed from Mombasa to the UK

RFA Pearleaf (2) loaded with FFO for HMS Hermes, the only RN ship to use this type of fuel sailed from Portsmouth

RFA Resource with 1 x Wessex 5 helicopter from 'A' Flight 845 Naval Air Squadron and part of Zulu Company 45 Royal Marine Commando embarked sailed from Rosyth

RFA Sir Percivale with 3 x Gazelle helicopters and part of HQ Company 45 Royal Marine Commando embarked sailed from Marchwood Military Port

6 April 1982

RFA Sir Lancelot with 3 x Scout helicopters and part of Commando Log Regt, 1st Raiding Squadron Royal Marines and B Flight Bde Air Squadron embarked sailed from Marchwood Military Port

RFA Fort Austin arrived at Ascension Island

RFA Sir Galahad (1) with 3 Gazelle helicopters and 350 Royal Marines embarked sailed from Devonport

RFA Sir Geraint with 3 x Gazelle helicopters and part of 'Z' company, 45 Royal Marine Commando embarked sailed from Devonport

7 April 1982

Amphibious Landing Group assembled at sea. This consisted of RFA's Sir Galahad (1), Sir Geraint and Sir Percivale escorted by the LPD HMS Fearless and HM frigates Alacrity and Antelope

RFA Pearleaf (2) joined the Amphibious Landing Group

RFA Stromness sailed from Portsmouth having rapidly restored and with 429 Royal Marines embarked

9 April 1982

RFA Fort Austin having embarked 3 x Lynx equipped with Sea Skua missiles and 2 x Wessex 5 helicopters from 815 and 845 Naval Air Squadrons sailed from Ascension Island

10 April 1982

RFA Tidespring arrived at Ascension Island

11 April 1982

RFA Appleleaf (3) arrived at Ascension Island as part of TG 317.8 / 11

RFA Resource and RFA Stromness joined the Amphibious Landing Group at sea

12 April 1982

RFA Fort Austin replenished HMS Endurance then headed back north to meet the South Georgia Task Group

RFA Tidepool arrived Willemstad, Curacao to load cargo, stores and a full RFA complement

RFA Tidespring sailed from Ascension Island with the 'Antrim' Group and with 2 x Wessex 5 helicopters from 'C' Flight 845 Naval Air Squadron embarked

13 April 1982

RFA Brambleleaf (3) off the Cape of Good Hope en-route to the TEZ (Total Exclusion Zone) around the Falkland Islands

RFA Fort Austin rendezvoused with RFA Tidespring for a fuel transfer and to transfer food, ammunition and the SAS/SBS teams to the destroyer HMS Antrim and the frigate HMS Plymouth and to transfer a full RN Surgical Support Team to RFA Tidespring in preparation for Operation Paraquat - the retaking of South Georgia

14 April 1982

RFA Appleleaf (3) sailed Ascension Island for "tanking duties" in the region of 40 degrees south
RFA Tidespring and the Antrim Group rendezvoused with HMS Endurance

16 April 1982

RFA Blue Rover sailed from Portsmouth
RFA Fort Austin RASed with HMS Brilliant and HMS Sheffield

17 April 1982

RFA Resource arrived at Ascension Island
RFA Tidepool sailed from Willemstad

RFA Tidespring entered the TEZ around the Falkland Islands

18 April 1982

RFA's Olmeda and Resource sailed from Ascension Island as part of the Carrier Battle Group

19 April 1982

Amphibious Landing Group arrived at Ascension Island where they were joined by RFA Sir Tristram
RFA Brambleleaf (3) entered the TEZ around the Falkland Islands having encountered severe weather in the South Atlantic causing bow damage which led to some of her tanks becoming contaminated with sea-water

RFA Plumleaf (2) sailed from Portland

RFA Regent with 2 x Wessex 5 helicopters from 'A' Flight 848 Naval Air Squadron embarked sailed Plymouth

20 April 1982

RFA Resource RASed with HMS Broadsword
RFA Stromness arrived at Ascension Island

RFA Tidespring edged within 200 miles of South Georgia

21 April 1982

RFA Appleleaf (3) "motorway tanking" in the vicinity of 40 degrees south
RFA Fort Austin arrived back at Ascension Island to restore

RFA Tidespring arrived off South Georgia for Operation Paraquat with M Coy 45 Commando

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Ardent and HMS Argonaut

22 April 1982

RFA Pearleaf (2) arrived at Ascension Island
RFA Tidespring's 2 x Wessex helicopters crashed on Fortuna Glacier and were lost

23 April 1982

RFA Brambleleaf (3) joined Operation Paraquat - the retaking of South Georgia. Proceeded 200 miles off South Georgia with RFA Tidespring for a pump over which had to be abandoned due to a submarine alert which turned out to be the Argentinean Sante Fe

RFA Fort Austin sailed Ascension Island to rejoin the Carrier Battle Group

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Ardent and HMS Argonaut

24 April 1982

RFA Tidespring's pump over with RFA Brambleleaf (3) was completed
RFA Brambleleaf (3) sailed for the U.K.

RFA Tidespring RASed with HMS Brilliant

25 April 1982

RFA Olmeda entered the TEZ around the Falkland Islands
RFA Pearleaf (2) sailed from Ascension Island and conducted a record pump over with British Tamar

RFA Resource entered the TEZ around the Falkland Islands

RFA Sir Bedivere arrived at Marchwood Military Port from Vancouver

26 April 1982

RFA Appleleaf (3) relieved from "motorway tanking duties" and headed for the TEZ
RFA Bayleaf (3) sailed direct from her builder's yard to Portland to stretch her RAS rigs with RFA Grey Rover then sailed for Gibraltar and Ascension Island in company with the LPD HMS Intrepid

RFA Blue Rover arrived Ascension Island and then sailed again that same day for South Georgia

RFA Fort Austin entered the TEZ around the Falkland Islands

RFA Tidepool arrived at Ascension Island

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Ardent and HMS Argonaut

27 April 1982

RFA Tidespring embarked 187 Argentinean PoW's at Cumberland Bay in South Georgia

28 April 1982

RFA Regent with RFA Plumleaf (2) at 03 30N 16.31W receiving 790 tons of fuel

29 April 1982

Amphibious Landing Group sailed from Ascension Island
RFA Appleleaf (3) joined the Carrier Battle Group to commence RAS (L) operations

RFA Regent arrived at Ascension Island

RFA Sir Bedivere sailed from Marchwood Military Port

30 April 1982

RFA Appleleaf (3) pumped her remaining avcat to RFA Olmeda and then detached to replenish her own tanks from the requisitioned BP tanker British Esk
RFA Sir Lancelot loaded 500 tons of fresh water from the requisitioned Fort Toronto

The LSL group sailed from Ascension escorted by HMS Antelope and later HMS Antrim. They joined up with HMS Fearless and the rest of the Amphib Task Group on 16 May

1 May 1982

RFA Plumleaf (2) arrived at Ascension Island and also RASed with the troopship Canberra
RFA Tidespring sailed from Cumberland Bay to land her PoW's at Ascension Island

2 May 1982

RFA Appleleaf (3) rendezvoused with RFA Tidespring and transferred the latter's avcat into her own tanks. The fuel had originally come from RFA Brambleleaf (3)
RFA Blue Rover entered the TEZ around the Falkland Islands

RFA Regent sailed from Ascension Island

RFA Tidespring sailed with 185 Argentinian Prisoners of War embarked

RFA Plumleaf (2) RASed with British Tamar and received 503 tons of fuel

3 May 1982

RFA Fort Austin rejoined the Carrier Battle Group
RFA Tidespring rendezvoused with RFA Appleleaf for a pump over

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Fearless, HMS Ardent and HMS Argonaut

4 May 1982

RFA Fort Austin embarked 170 survivors and the Lynx helicopter from the stricken destroyer HMS Sheffield after the Exocet attack on the latter

RFA Pearleaf (2) entered the TEZ around the Falkland Islands

6 May 1982

RFA Appleleaf (3) headed south in company with RFA Blue Rover escorted by the frigate HMS Plymouth

RFA Plumleaf (2) sailed from Ascension Island

RFA Tidepool sailed from Ascension Island with 2 x Wessex 5's from E Flight 845 NAS embarked

8 May 1982

RFA Appleleaf (3) rendezvoused with RFA's Fort Austin and Olmeda and commenced a pump over to the latter

RFA Regent entered the TEZ around the Falkland Islands

9 May 1982

RFA Blue Rover arrived at Cumberland Bay, South Georgia to act as Station Tanker there

RFA Fort Austin RASed with HMS Hermes

RFA Olina (3) sailed from Gosport with 2 x Wessex 5 helicopters from 'B' Flight 848 Naval Air Squadron embarked as part of the HMS Bristol Task Group

10 May 1982

RFA Engadine with 4 x Wessex helicopters from 'A' Flight 847 Naval Air Squadron and a maintenance crew from 825 Naval Air Squadron embarked sailed from Devonport

RFA Plumleaf (2) entered the TEZ around the Falkland Islands

RFA Sir Bedivere arrived at Ascension Island

11 May 1982

RFA Bayleaf (3) sailed from Gibraltar to Ascension Island

RFA Regent joined the Carrier Battle Group

RFA Tidepool joined the Amphibious Landing Group

RFA Plumleaf (2) RASed with RFA Sir Geraint

12 May 1982

RFA Brambleleaf (3) arrived at Portland to tank clean and for repairs

RFA Sir Bedivere at Ascension Island – FCDT3 embarked

RFA Sir Tristram at Ascension Island – FCDT1 embarked

RFA Tidespring arrived at Ascension with Argentine prisoners from South Georgia being returned to their country

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Plymouth

13 May 1982

RFA Fort Grange having completed a refit one month early sailed from Devonport with 3 x Seaking helicopters from 824 Naval Air Squadron 'C' Flight embarked

RFA Plumleaf (2) RASed with RFA Pearleaf (2)

RFA Sir Bedivere sailed from Ascension Island

RFA Stromness entered the TEZ around the Falkland Islands

RFA Tidepool entered the TEZ around the Falkland Islands

14 May 1982

RFA Resource RASed with HMS Invincible

15 May 1982

RFA Engadine arrived at Gibraltar enroute to the Falkland Islands

RFA Resource RASed with RFA Regent

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Antrim

16 May 1982

RFA Fort Austin recovered a number of Special Forces and their equipment which had been parachuted into the South Atlantic from a Hercules transport aircraft

RFA Plumleaf (2) detached from Amphibious Group to act as a "motorway station" for southbound ships

RFA Tidespring sailed from Ascension Island with 2 replacement Wessex 5 helicopters to the TEZ for replenishment of ships of the Task Group

17 May 1982

RFA Fort Austin RASed with RFA Regent

RFA Regent RASed with HMS Coventry

18 May 1982

RFA Sir Bedivere entered the TEZ around the Falkland Islands

RFA Plumleaf RASed with the tanker British Dart and received 8201 tons of fuel

19 May 1982

RFA Bayleaf (3) arrived at Ascension Island

20 May 1982

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Ambuscade and HMS Exeter

21 May 1982

Amphibious Landing Group entered San Carlos Water led by RFA Sir Percivale

RFA Stromness and RFA Fort Austin entered San Carlos Water along with the HMS Fearless Group and claimed a kill on an Argentinean aircraft

RFA's Sir Percivale, Sir Lancelot, Sir Galahad, Sir Tristram and Sir Geraint enter the Falkland Sound

22 May 1982

RFA Fort Grange arrived at Ascension Island

23 May 1982

RFA Olna (3) entered the TEZ around the Falkland Islands

RFA Resource entered San Carlos Water along with RFA's Sir Bedivere and Tidepool

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Active, HMS Avenger and HMS Bristol

24 May 1982

RFA Fort Austin near-missed by Argentinean bombs in San Carlos Water along with RFA's Resource and Stromness the later suffering minor damage

RFA Fort Grange sailed from Ascension Island

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Andromeda, HMS Cardiff and HMS Minerva

RFA Sir Bedivere whilst anchored in San Carlos Water was hit by an Argentinean bomb which cut through her crane's steel plating and then bounced into the sea before exploding and caused minor damage. She also claimed one Mirage splashed

RFA Sir Galahad (1) hit by a 1000 lb bomb which failed to explode

RFA Sir Lancelot hit by 1000 lb bomb which failed to explode and two other bombs which bounced over the ship. Bomb caused damage while passing through ship resulting in no firemain, no power to the bridge or the radio room. Ship evacuated

25 May 1982

RFA Engadine arrived at Ascension Island sailing south the next day

RFA Fort Austin reported suspicious underwater noises and members of FCDT 1 and FCDT 3 searched the ships' hulls of all RFA's in the area to ensure that no explosive devices had been planted.

RFA Fort Austin embarked survivors from the destroyer HMS Coventry and sailed from San Carlos Water

RFA Resource sailed from Falkland Sound along with RFA's Sir Percivale, Stromness and Tidepool escorted by the frigate HMS Ambuscade

RFA Sir Lancelot was bombed again and again the bomb failed to explode but caused damage to the Sergeants Mess and galley on her port side. Also strafed by 20mm cannon.

MV Atlantic Conveyor, a STUFT ship was hit by an Exocet Missile. Ten people onboard were killed including all three embarked RFA personnel

26 May 1982

RFA Regent RASed with RFA Resource

RFA Fort Grange entered the TEZ around the Falkland Islands

RFA Sir Galahad (1)'s unexploded bomb was successfully removed

27 May 1982

RFA Bayleaf (3) sailed from Ascension Island

28 May 1982

RFA Blue Rover sustained slight damage while refuelling the ferry Norland

29 May 1982

RFA Blue Rover sailed from South Georgia to rendezvous with the Task Group

RFA Sir Lancelot's unexploded bomb was safely removed

30 May 1982

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Glasgow

RFA Sir Percivale used as temporary Argentine PoW accommodation

31 May 1982

RFA Blue Rover entered San Carlos Water

RFA Fort Grange attacked by an Argentinean C-130 on its way to join the Carrier Battle Group

RFA Resource sailed for South Georgia to replenish

1 June 1982

RFA Appleleaf (3) re-assigned to "motorway tanking duties"

RFA Blue Rover entered San Carlos Water

RFA Brambleleaf (3) sailed Portland on her 2nd tour in the South Atlantic

RFA Sir Galahad (1) returned to full operational service

2 June 1982

RFA Bayleaf (3) RAS'ed with the RMS Queen Elizabeth 2

RFA Blue Rover sailed from San Carlos Water

RFA Fort Austin RAS'ed with HMS Invincible

RFA Olmeda RAS'ed with ss Uganda and HMS Hydra

3 June 1982

RFA Engadine over flown by an Argentinean Boeing 707 1000 miles northeast of the Falklands

RFA Fort Grange joined the Carrier Battle Group to relieve RFA Fort Austin

RFA Fort Austin RAS'ed with HMS Brilliant, HMS Glamorgan, RFA Resource, RFA Fort Grange and HMS Invincible

4 June 1982

RFA Blue Rover entered San Carlos Water

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Glasgow

5 June 1982

RFA Fort Austin began transferring stores to RFA Fort Grange

RFA Pearleaf (2) relieved RFA Blue Rover as Station Tanker at South Georgia

6 June 1982

RFA Blue Rover sailed from San Carlos Water

RFA Engadine entered the TEZ around the Falkland Islands

RFA Fort Austin sailed for South Georgia

7 June 1982

RFA Engadine operated in the TRALA (Tug, Repair and Logistics Area)

8 June 1982

RFA Fort Austin arrived at South Georgia

RFA Olna (3) entered San Carlos Water

RFA Sir Galahad (1) bombed at Port Pleasant off the settlement of Fitzroy and set on fire – forty eight of her crew and soldiers were killed

RFA Sir Tristram bombed at Port Pleasant off the settlement of Fitzroy and badly damaged – two of her crew were killed

9 June 1982

RFA Bayleaf (3) entered the TEZ around the Falkland Islands

RFA Engadine acted as a Wessex helicopter support and refuelling base in San Carlos Water

RFA Fort Grange arrived at San Carlos anchorage along with the ferry Nordic Ferry

10 June 1982

RFA Bayleaf (3) arrived in the TRALA (Tug, Repair and Logistics Area)

RFA Blue Rover entered San Carlos Water

11 June 1982

RFA Fort Austin sailed from South Georgia for the U.K.

12 June 1982

RFA Blue Rover sailed from San Carlos Water

One of RFA Tidespring's replacement Wessex helicopters was aboard HMS Glamorgan when the latter was hit by an Exocet missile and the helicopter was lost in the explosion

13 June 1982

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Argonaut

14 June 1982

RFA Plumleaf (2) RASed with British Dart receiving 2,246 tons of fuel and RASed with the Cable Ship Iris

RFA Ensign hoisted on Twelve O'Clock Mountain overlooking Port Stanley

16 June 1982

RFA Fort Austin RAS'ed with RFA Plumleaf (2) at 22 05S 18.56W receiving 704 tons of fuel and arrived at Ascension Island 2 days after the Argentinean surrender and was one of the first ships to return home after Operation Corporate

RFA Plumleaf (2) was relieved from "motorway tanking" and sailed for Ascension Island

RFA Resource RASed with HMS Hermes

RFA Sir Percivale berthed in Port Stanley – the first British ship to do so after the Argentine surrender

RFA Sir Bedivere became the 2nd ship to enter Port Stanley after RFA Sir Percivale

18 June 1982

RFA Olmeda embarked teams from 42 Commando Royal Marines at South Georgia for Operation Keyhole - the recapture of South Thule in the South Sandwich Islands.

RFA Pearleaf (2) sailed from South Georgia to join the "motorway chain" of tankers

19 June 1982

RFA Olmeda took part in Operation Keyhole - the retaking of the island of South Thule - along with the frigate HMS Yarmouth, the ice patrol vessel HMS Endurance and the rescue tug Salvageman

20 June 1982

RFA Olmeda sailed South Thule with captured Argentine PoW's aboard

25 June 1982

RFA Sir Galahad (1) was sunk as a war grave of the Falkland Islands by a torpedo from HMS Onyx

RFA Sir Lancelot sailed from San Carlos Water to Port Stanley

27 June 1982

RFA Engadine arrived at Port Stanley

28 June 1982

RFA Blue Rover sailed the Falkland Islands for the UK

RFA Fort Austin arrived back in Devonport on completion of Operation Corporate duties

RFA Olmeda sailed the Falkland Islands for the UK

RFA Resource sailed the Falkland Islands for the UK

RFA Sir Percivale sailed the Falkland Islands for the U.K.

29 June 1982

RFA Stromness sailed the Falkland Islands for the UK

30 June 1982

RFA Sir Geraint sailed the Falkland Islands for the U.K.

1 July 1982

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Rhyl, HMS Diomedea and HMS Danae

7 July 1982

RFA Engadine sailed the Falkland Islands for the U.K. via San Carlos Water to embark 825 NAS personnel and a damaged Sea King helicopter, having performed 450 deck fuellings and achieved 1606 deck landings

11 July 1982

RFA Plumleaf (2) arrived at Gibraltar

12 July 1982

RFA Olmeda arrived back at Devonport after 96 continuous days at sea, having covered 30,000 miles, had supplied 185 ships with 64,000 tons of FFO, diesel oil and avcat. In turn she had received 58,000 tons of fuel from 10 requisitioned merchant tankers

16 July 1982

RFA Sir Lancelot sailed from Port Stanley to the UK arriving at Portsmouth on 18 August 1982

17 July 1982

RFA Blue Rover arrived back at Portsmouth on completion of Operation Corporate duties

RFA Sir Lancelot while en route to Port Stanley suffers a switchboard fire causing a complete blackout and loss of engines. Partial repairs permit ship to reach Port William on one engine

19 July 1982

RFA Resource arrived back at Devonport on completion of Operation Corporate duties

21 July 1982

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Ambuscade

23 July 1982

RFA Sir Geraint arrived back U.K. on completion of Operation Corporate duties

RFA Stromness arrived back UK on completion of Operation Corporate duties

RFA Tidespring arrived back U.K. on completion of Operation Corporate duties.

24 July 1982

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Exeter, HMS Yarmouth and HMS Cardiff

25 July 1982

RFA Appleleaf (3) sailed Falkland Islands for home having conducted 125 RAS and pump over evolutions

26 July 1982

RFA Sir Percivale arrived back U.K. on completion of Operation Corporate duties.

RFA Sir Lancelot sailed for the UK with 50 RAF passengers after refuelling from the requisitioned Scottish Eagle

29 July 1982

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS RHYL

30 July 1982

RFA Engadine arrived back at Devonport on completion of Operation Corporate duties

31 July 1982

RFA Plumleaf (2) RASed with HMS Minerva and HMS Active

RFA Sir Lancelot dumped 25 tons of Argentine ammunition in deep water

2 August 1982

RFA Pearleaf (2) arrived at Gibraltar enroute to the U.K.

9 August 1982

RFA Appleleaf (3) arrived back U.K. on completion of Operation Corporate duties

13 August 1982

RFA Pearleaf (2) arrived back U.K. on completion of Operation Corporate duties

RFA Tidepool was finally handed over to the Chilean Navy on completion of Operation Corporate duties

17 August 1982

RFA Fort Grange sailed the Falkland Islands for the U.K. on completion of Operation Corporate duties

18 August 1982

RFA Sir Lancelot arrived at Portsmouth on completion of Operation Corporate duties

21 August 1982

RFA Olna (3) sailed the Falklands Islands for Portsmouth with the carrier HMS Invincible

26 August 1982

RFA Plumleaf (2) arrived back U.K. on completion of Operation Corporate duties

31 August 1982

RFA Bayleaf (3) arrived back at Devonport on completion of Operation Corporate duties

15 September 1982

RFA Regent arrived back at Rosyth on completion of Operation Corporate duties

17 September 1982

RFA Olna (3) arrived back at Portsmouth on completion of Operation Corporate duties during which she carried out 143 RAS's

3 October 1982

RFA Fort Grange arrived back U.K. on completion of Operation Corporate duties

24 October 1982

RFA Brambleleaf (3) sailed Falkland Islands for home with the carrier HMS Illustrious and the frigate HMS Amazon

31 October 1982

RFA Sir Bedivere sailed the Falkland Islands for home

16 November 1982

RFA Sir Bedivere arrived back at Marchwood Military Port after Operation Corporate duties with the remains of sixty four Servicemen for burial at home

16 December 1982

RFA Brambleleaf (3) arrived Gibraltar on completion of Operation Corporate duties

Como a imprensa contou o drama do petroleiro

8 de junho — O "Hércules" é bombardeado a 150 milhas a noroeste das Malvinas. A Guarda Costeira dos EUA capta uma mensagem do comandante do petroleiro: "O avião voou em círculo três vezes sobre nós, deixando cair uma bomba que explodiu na esboleta. O navio tem um rumbó a estibordo e navega rumo ao Brasil para ser reparado, com seis graus de inclinação". Em Londres, o Ministério da Defesa afirma que nenhum de seus aviões participou do ataque, e a aeronave oficial argentina, a Tetam, declara que nenhum avião argentino teria capacidade para a tal distância de suas bases.



No destróier da Marinha, um oficial dá a autorização para o afundamento

9 de junho — O comandante do "Hércules" fala pelo telefone com o enviado especial do GLOBO em Buenos Aires e confirma que não há feridos a bordo e que os ataques não são graves. O Departamento de Estado informa que considerou os governos da Inglaterra e da Argentina sobre a responsabilidade pelo bombardeio e ao o primeiro responder, ficando qualquer envolvimento.

12 de junho — O "Hércules" fondeia a duas milhas da Ilha Rasa, com dois pequenos rumbos a bombordo (de 50 a 60 centímetros de diâmetro cada um) um para dentro e outro para fora. A inclinação do navio era quase imperceptível.

13 de junho — Reunido, o "Hércules" entra na Baía de Ushuaia. Durante duas horas o fogo é na Terra de Fogo — Estreito de Magalhães e Praça XV, neste último, a Marinha e a Polícia organizam equipes de socorro e o navio é então autorizado a partir por baía da gente, Rio Negro e fundear no Terminal Marítimo Almirante Tamandaré, da Ilha da Governador. A Capitania de Porto União informa que não seca levada a Santa Cruz para reparar.

14 de junho — A tripulação do "Hércules"

Uma nova tripulação chega da Itália para o "Hércules".

16 de junho — "Qualquer definição sobre a bomba e seu desmonte será decidida de comum acordo com as autoridades brasileiras", afirma Murilo Fonseca, diretor da Cardoso & Fonseca.

17 de junho — A empresa Cardoso & Fonseca informa que está contratando uma equipe de técnicos americanos para desarmar a bomba que está no casco do "Hércules".

20 de junho — Chegam ao Rio o vice-presidente da Marítima Abner Shalmon, Overseas Corp. (armadores do "Hércules"), e a equipe de cinco técnicos contratados pela Searle Consortium (à qual a Marítima confiou o trabalho de desativação da bomba).

21 de junho — Abner Shalmon declara que o "Hércules", ao ser atacado, fazia sua rota normal entre as Ilhas Virgens e o Alasca. O avião atacante não fora identificado, porque todos os tripulantes, apavorados, atiraram-se ao chão e protegeram as cabeças, sem coragem de olhar para cima. Ele informou que a equipe especializada em desativação de bombas, chefiada pelo técnico D. H. Moody, examinaria a

bomba e gastaria uns cinco dias para desmontá-la, após o que o navio seguiria para a Europa, onde seria reparado. A operação de desmonte, segundo Shalmon, seria realizada a 40 ou 50 milhas da costa brasileira e já fora aprovada pela Marinha.

22 de junho — O equipamento para desativação da bomba chega ao Rio. Sua liberação fica para o dia seguinte, porque a Alfândega não funcionou à tarde, em virtude da realização do jogo Brasil x Nova Zelândia.

23 de junho — A Cardoso & Fonseca informa que os técnicos americanos ainda não visitaram o "Hércules" porque ainda não chegaram o seguro de vida exigido pelo contrato.

30 de junho — As 10h10m da manhã, um helicóptero leva ao "Hércules" cinco pessoas: o comandante de navegação e o engenheiro senior da Marítima Overseas para o Atlântico Sul, um representante da Capitania e dois técnicos em explosivos.

O rebocador "Smit Lloyd III", de bandeira holandesa, está fundeado a meio quilômetro de distância do "Hércules". Os oficiais do rebocador informam que estão no Rio desde maio porque haviam trazido uma plataforma para exploração de petróleo e agora aguardavam instruções para rebocar o petroleiro.

3 de julho — A Marítima Overseas informa à correspondente do GLOBO em Nova York que a demora em desmontar a bomba no "Hércules" se deve ao fato de que os técnicos estão estudando a melhor forma de desmontá-la. A empresa assegura, entretanto, que não há o menor risco de que a bomba detone sozinha.

6 de julho — Um diretor da Cardoso & Fonseca informa que está sendo dados os "últimos retoques" ao plano de desativação da bomba que está encravada no tanque número 2 do "Hércules".

11 de julho — A Cardoso & Fonseca informa que serão necessárias novas visitas para preparar o plano de desarmamento da bomba. A próxima etapa

capítulo Tito, foi também uma opção comercial tomada de comum acordo pela Marítima Overseas com a companhia seguradora (cujo nome não foi revelado).

"A seguradora" — diz o capitão — "achou melhor pagar o preço do navio do que arcar com as despesas da desativação da bomba, que seriam maiores se alguma coisa saísse errada. A Marítima resolveu dar o navio como perdido, porque seriam altíssimos os custos dos reparos, caso a desativação da bomba desse certo."

13 de julho — Raymond Burke, advogado da Marítima Overseas, informa que o "Hércules" partirá no dia seguinte para o local em que será afundado, a 250 milhas da costa brasileira. Ele será rebocado pelo "Smit Lloyd III" e levará sete homens a bordo sob o comando do capitão Renco Battagliarini. Burke diz que a bomba se fora encontrada no dia 13 de junho e confirmou que haveria risco de explosão da bomba durante a última viagem do "Hércules".

16 de julho — O "Hércules" começa às 11h30 da manhã a viagem até o local em que será afundado.

20 de julho — A 480 quilômetros ao sul de Cabo Frio e a 700 quilômetros a leste de Florianópolis, o "Hércules" afunda às 14h15m, seis horas depois de serem abertas as válvulas do fundo, para inundação de seus tanques. O local do afundamento tem uma profundidade aproximada de 2.700 metros.



O fim do "Hércules"