

GUERRA DE MALVINAS

Junio de 1982

EL BOMBARDEO DE LOS CANBERRA AL SUPER-PETROLERO "HERCULES"

EXTRACTO DE LA SITUACIÓN

Un hecho de guerra algo controvertido por diversos aspectos, fue el hundimiento del superpetrolero liberiano «**Hércules**» al servicio de la Royal Navy, por parte de aviones bombarderos «Canberra MK62» junto a un C 130 adaptado como bombardero, ambos de la Fuerza Aérea Argentina. Pero la controversia se da principalmente por el secretismo que rodeó su hundimiento, (varios días después) que dio motivo a diversas e infundadas elucubraciones, más que por el hecho en sí.

La intención de la misión, planificada por los mandos argentinos, preveía atacar las líneas de suministro que abastecían a la Task Force que operaba en torno a Malvinas y que habiendo partido de Gran Bretaña el 5 de abril de 1982 para atacar Malvinas (el 1° de mayo), violaron la Resolución 502 del Consejo de Seguridad de la ONU. Las fuerzas argentinas cumplieron dicha Resolución (El mismo 2 de Abril se inició el repliegue), pero si bien se habían recuperado las islas, los Británicos ya estaban desplegados trayendo la guerra al Atlántico Sur. Pasando los días de empeñamiento el inesperado desgaste de buques y tripulaciones de la Royal Navy, sus limitaciones, las bajas sufridas como consecuencia del accionar e la Aviación Argentina les venía ocasionando un alto costo , sobre todo luego de la destrucción y hundimiento de algunas fragatas y del buque porta contenedores auxiliar «Atlantic Conveyor», (25 de Mayo). Esto propició que la autonomía de la Flota británica se redujera aún más.

Cualquier tipo de actividad bélica o destinada a apoyar la actividad de combate, era un objetivo de guerra válido, fuese donde fuese. En base a ello se establecieron algunos objetivos, y comenzaron a realizarse una serie de vuelos de Reconocimiento, a cargo de improvisados exploradores Boeing B-707, Lockheed-C130 y aviones Canberra de la Fuerza Aérea Argentina, que pronto dieron sus frutos.

El día **6 de Junio** en la BAM (Base Aérea Militar) de *EL PALOMAR*, la BAM MAR DEL PLATA, ambas en la Provincia de Buenos Aires, se habían concentrado un avión de transporte/carga **Lockheed C-130H «Hércules»**, convertido en improvisado bombardero en la primera, y cuatro **Bombarderos EE/BAC B.MK-62 «Canberra»** en la segunda.(MDP). Así, cuando el **7 de junio** se tuvo certeza del paso de un superpetrolero que había dado su posición ante las autoridades argentinas (simulando ser un buque neutral), un B-707 abocado a ello, detectó al objetivo, era el **SUPERPETROLERO «HÉRCULES» DE BANDERA LIBERIANA, -DE 220 mil TONELADAS (220.000 Tn),300 Mts DE ESLORA, 50 Mts DE MANGA Y 20 Mts DE CALADO** y que se comprobaba por información de Inteligencia que ya había abastecido o estaría por abastecer a los buques de la Task Force, razón suficiente por la cual se decidiera atacarlo.

Por lo tanto se ordena un despliegue para realizar el ataque al día siguiente, **8 de junio de 1982**....Siendo interceptado por aviones argentinos, el superpetrolero «Hércules» fue primero atacado por un **C-130** que realiza 2 pasadas de bombardeo. Posteriormente hacen su entrada **4 bombarderos EE/BAC BMk-62 «CANBERRA»** siendo el **Nº 1** el que lanza **2 bombas de 1.000 Lbs (matrícula B-105)**, Los atacantes quedan encandilados con el objetivo por ser una gigantesca mole de 300 mts, que acusó los impactos en diversas partes de la estructura, pero no se hunde....

A pesar de los impactos el buque continúa navegando con una escora de 6°, con riesgo de explosión por la incrustación de una bomba sin detonar en una de sus bodegas de combustible, llenas de residuos gaseosos y aunque logra fugarse en esas condiciones, es detectado por nuestra aviación (*Boeing 707*) en varias oportunidades, confirmando el **10 de junio de 1982** que el Súper-Petrolero estaba ya en la

posición 35°57'S/40°54'W con dirección a las costas de Brasil, logrando fotografiarlo. Este encuentra refugio en Río de Janeiro, donde las autoridades niegan su entrada a puerto por el riesgo de explosión. Fondeado frente a las costas, expertos en explosivos de la Marina Brasileña, Británicos y Americanos (*la bomba incrustada de 1000lbs-MK17-[500kg] era de origen Inglés*) acudieron a desactivarla sin hacerla explotar. Días después se niegan a hacerlo ante la imposibilidad de acceder por el alto riesgo que ello significaba. Permaneció así el navío varias semanas en aguas de ese país, tratando el armador del buque “negociar” con las autoridades brasileñas. Al mismo tiempo el buque, que corría riesgo de hundirse, amenazaba con producir también un daño ambiental en el lugar. Ante ello, el día **20 julio** se decide llevar el navío a 480 km de Cabo Frías y a 700km al Este de Florianópolis y en aguas profundas (2.700mts-frente a Brasil) y al límite de su ZEE se efectúa su hundimiento mediante las aperturas de válvulas y algunas cargas explosivas menores. Este resultado amerita que con el impacto de las bombas se habría producido su ida a pique en este conflicto, convirtiéndose así en **EL HUNDIMIENTO, EN TIEMPOS DE GUERRA, DEL NAVÍO DE MAYOR TONELAJE EN LA HISTORIA.**

BREVE CRONOLOGIA DEL BLANCO (“OM”: Objetivo Material)

*El buque tanque perteneciente a United Carriers, una corporación con base en Liberia, charteó uno de sus tanqueros, el VLCC "Hercules" a Amerada Hess Shipping Corp., también de Liberia (banderas de conveniencia). El contrato, firmado en NY, estipulaba que Amerada Hess transportaría petróleo crudo en el Hércules desde el oleoducto Trans-Alaska en Valdez, pasando por del Cabo de Hornos hasta la refinería de Hess en las islas Vírgenes y viceversa. El 25 de Mayo, el Súper-petrolero comenzó su viaje, con su combustible completo, desde las islas Vírgenes hacia el Sur.-[Aunque existen versiones-sin confirmar-de que este Super-Petrolero venía desde el Pacífico proveniente de Alaska, (seguido por satélites soviéticos) y habiendo pasado por el Drake, reabasteció a la T. Force y con rumbo Norte se dirigía a la Florida o al puerto de Houston (Texas)]-. Fue en ese momento que los EE.UU informaron a ambos contendientes de la ubicación de los buques de su bandera y de tanqueros liberianos pertenecientes a intereses americanos (o sea buques americanos bajo banderas de conveniencia) que en ese momento estaban atravesando el Atlántico Sur - incluyendo el **Súper-petrolero Hércules** - para así evitar ataques a buques neutrales. (Presumible Acción de Contrainteligencia por parte de USA)*

*Según lo informado en el juicio hecho a la Argentina por Amerada Hess, United Carriers e Intertanko (amicus curiae) -[pedían USD 10 millones por el barco y USD 1.9 millones por el combustible] -se presentaron como demandantes contra la Argentina ante los Tribunales de New York. Acción que luego fue denegada por la Corte Suprema de los EEUU. ...Después del **8 de Junio de 1982**-día de su ataque, el Buque Tanque supuestamente colocó rumbo a P. Belgrano para entregarse pero horas después, al no haber control marítimo, cambió su Rumbo hacia la bahía de Niteroi, (Ilha Rasa) frente a Río de Janeiro- Brasil, manifestando que durante el hecho fue bombardeado encontrándose en aguas internacionales a aproximadamente 700 MN al Este de la costa Argentina (Mar del Plata) y a 600 MN. del Norte de Malvinas, teóricamente fuera de la zona de conflicto demarcadas por Argentina y Gran Bretaña*

NARRACIÓN DETALLADA SOBRE ESTE BOMBARDEO

(*)Relata Comodoro VGM (1° ten en Malvinas) Jorge Julio Segat- Navegador Bombardero y colabora Comodoro Eduardo Garcia Puebla(Capitán en Malvinas) Piloto del avión Canberra BAC. B.MK62-B109

(*)[NOTA: “El desarrollo de los hechos por día y hora fue extraído de informes varios y también de nuestra participación personal (1° Ten y Capitán) y recuerdos del suscripto como Navegador y de Garcia Puebla como Piloto del CNBR NEGRO 4 y también de mi piloto el entonces Cap. Eduardo Garcia Puebla, lo que hace que la mayoría de las descripciones narrativas son apreciaciones de orden personal y NO afirmaciones oficiales...”]

Siendo las 12:15 hora de Greenwich del día 8 de junio el capitán del buque Súper-Petrolero “HERCULES” (Henzo Batagliarini) navegando frente a nuestras costas efectúa un informe rutinario a las autoridades Argentinas, proveyendo la ubicación del mismo, el nombre internacional (*call sign*), registro, velocidad, curso y descripción del viaje. Una hora después, un avión Argentino comienza a describir círculos arriba del

petrolero. El capitán repite su mensaje a las autoridades Argentinas, quienes dan confirmación de su recepción. Unos minutos más tarde un avión (**el "C-130 Bombardero"**) bombardea al petrolero; el capitán de inmediato izó una bandera blanca. Un segundo pasaje lo siguió en corto tiempo, y un tercero algo más tarde, en este eran varios aviones a reacción (**"los Canberra"**) lanzando bombas que impactaron en el buque, una sobre la línea de flotación que no explota y otra que rebotando en el agua, atraviesa la cubierta sin detonar, produciendo daños menores....es allí cuando este superpetrolero se escora (*se inclina*) más de 6° a estribor por inundación de una de sus bodegas producto del impacto de una bomba de 1000ls (que no detona). Dañado pero no destruido, el petrolero Hércules cambia su rumbo manifestando que se dirigía a Puerto Belgrano pero horas después cambia su rumbo hacia Rio de Janeiro, un puerto neutral seguro y más cercano. En Rio de Janeiro United Carriers determinó que el buque había sufrido daños extensos en la cubierta y casco y que una bomba sin detonar estaba en su tanque No. 2. Luego de una investigación de la marina Brasileña, United Carriers decide que sería muy peligroso retirar la bomba sin detonar y el 20 de Julio de 1982, el **Súper-petrolero Hércules se hunde** a 250 MN. de la costa brasileña.

SOSPECHAS E INCERTIDUMBRES

Se sospechaba que este buque estaría por aprovisionar a la Flota Británica y por eso se decidió atacarlo, como una forma de cortar la línea de abastecimiento (*Interdicción*) también un ejemplo para otros buques, como lo fue el bombardeo y posterior hundimiento del Portacontenedores "*Atlantic Conveyor*". La particular ruta que hacía este buque, sumado al hecho de estar charteado por una empresa petrolera conocida como Amerada Hess (Capitales Anglo-Americanos) indicaba que el contrato era a largo plazo y con intereses de los varios actores involucrados en el conflicto. Por información de Inteligencia (URSS e ISRAEL) el buque provenía de las costas de USA con Rumbo al Atlántico Sur y destino final Alaska cargado de combustibles y Fuel-Oil y pasando al Este de Malvinas ("*oh! Sorpresa muy cerca de la zona de estacionamiento de la Task Force*") y luego en el Drake colocar rumbo Norte por el pacífico. Las autoridades Argentinas tenían la firme suposición que de esta manera se podría reabastecer a la flota Británica en forma furtiva (Información de "Icia" suministrada por seguimiento de satélites soviéticos. Sin confirmación).

EL BOMBARDEO AL SÚPER-PETROLERO

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,(entre ellos de bandera norteamericana) lo que hacían alejados de las costas Argentinas y 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 algún ataque a buques eran los P-2 Neptune, pero el 9 de mayo la Fuerza de Tareas 80 de la Armada Argentina (ARA) comunica que estaban fuera de servicio(sic) y que por lo tanto no ejecutarían más operaciones aéreas.(sic). Por lo tanto no había posibilidades de interferir ese tránsito de la flota enemiga; esto 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 realizar misiones de INTERDICCIÓN (*) sobre ese tráfico en alta mar.

(*)[INTERDICCIÓN: negar o impedir al enemigo el uso de áreas o rutas, restringiendo sus desplazamientos e interfiriendo su acción de comando y control]

Este análisis determinó que las aeronave más aptas para la tarea eran el **C-130 Hércules adaptado como bombardero** y los **Canberra MK62**, por que poseían gran autonomía que podía ser incrementada, y que en el caso del C 130 existía la posibilidad de agregarle algún tipo de armamento y desempeñarse en formas

autónoma en diferentes tipos de operaciones aéreas. Dicha propuesta fue aceptada por el CAE consensuada con la FAS. Esta oportunidad se presentaría el 7 de junio, cuando una aeronave de exploración y reconocimiento lejano(B 707) informa la detección de un buque de gran tamaño, que podría pertenecer a la flota británica, ya que la ARMADA comunica que desconocía ese tránsito. Por lo que se procedió a coordinar una operación entre tres escuadrones aéreos de la FAA, (B 707-C-130 y CNBR).

6 de junio: Acciones del Escuadrón Canberra:

En este día se nos ordena como **ESCUADRON CANBERRA** un Re-despliegue desde TRE a la BAM MDP para realizar una reunión de coordinación con tripulantes de un C130 y personal del CAE referente a la realización de una operación Aeromárftima de largo alcance

A las 14:30 del día 6 de junio despegamos 4 CNBR configurados con 2 bombas de 1000lbs en los planos y un tanque auxiliar ventral mediano en el porta bombas: **Configuración "ECO"**, [*Configuración "D": Para el SARM CNBR, significaba: combustible en los tres tanques principales del avión, combustible en dos tips de puntera de planos eyectables mediante pernos explosivos y un tanque ventral de 600 galones ubicado en el porta bombas.*]*

[*]**NOTA** : Quiero resaltar aquí esta **CONFIGURACION técnico-operativa** que es importante por lo que ocurriría más adelante en nuestro avión, piloteado por el Cap. Garcia puebla y el suscripto, como **Navegador Bombardero**; teniendo incidencia en la misión ordenada...El CNBR tiene **3 Tanques Principales** de combustible con indicación **T1-T2-T3** en el tablero del puesto de piloto que indican por señal de aguja (**NO digital**) su volumen (con el consabido error de más/menos 10%)...**Tampoco** tiene indicación de consumo de **Tips** (punteras), ni tampoco del **Tanque Suplementario ventral (acoplado en el porta-bombas)**...Sólo hay **INDICACIÓN** de **CONSUMO** en los T1/T2/T3 (T- ppales)...**RECIÉN** después que se ha consumido el combustible del **Ventral** y de **Tips**

Las tripulaciones que desplegamos desde **Trelew a MDP, incluidos Técnicos-Mecánicos y Armeros** eran:

1]-Chevalier/Rodeyro/Sanchez... 2]-Garcia Puebla/Segat/Merlo...

3]-Nogueira/Lozano/Bazan...4]-Baigorri/pagano/Gerez

Aterrizando todos sin novedad a las 16:30 de ese mismo día con diferencias de algunos minutos poniéndonos así en situación de la posible misión y de la reunión "a-posteriori" que organizaba el CAE

7 de Junio: Acciones y Reunión de Coordinación

- 12.45: Un 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 42º13' S 48º 16' W, con rumbo 200º/210º y a una velocidad de 16/18 nudos, derrota que conducía directamente al área de la T. FORCE/- 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

- 12.45 en las coordenadas 42º13' S 48º 16' W, se confirma el rumbo y velocidad antes mencionadas. La respuesta: "*no son propias, tampoco pesqueros*"...Se interpreta que Armada desconocía el movimiento del **eco grande**. En previsión, que se confirmara el Rumbo hacia la flota enemiga, se ordena, por la tarde de ese día, la reunión de coordinación en la Oficina de Operaciones de la BAM Mar del Plata entre los tripulantes del "**C-130 bombardero**" y la escuadrilla de 4 aviones **Canberra MK - 62**, quienes habían desplegado ya el día anterior desde la BAM Trelew a MDP para operar desde esa pista.

08 de junio: El Bombardeo Propiamente Dicho

- 06:00: despegue de El Palomar el “**C-130 bombardero**” para cumplir con la tarea ordenada. (Resumen de la FAS)/ - 08:26: se detecta en el radar del avión un eco de gran tamaño a 55 millas náuticas, en las coordenadas 46°04’S 49°10’W, 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 favorables condiciones meteorológicas, y buena visibilidad en esa mañana, y a una altura de 20.000 pies (6.000 mts) el **C-130** detecta por radar y luego visualmente al buque, corroborando que es de gran porte, con casco negro y estructura gris....Se informa la novedad a la FAS en las frecuencias establecidas con indicativo “Tigre”.

- 09:05: Se informa que el buque no acusa recibo de dirigirse a puertos Argentinos...**LA FAS ORDENA SU ATAQUE.** / - 09:55: se configura el **C-130** para el ataque realizando el bombardeo, y además debiendo transmitir la posición y datos necesarios a la escuadrilla de aviones **Canberra**, que se dirigirían a la zona. Lanzadas las bombas se observa desde el **C-130** en el viraje que algunas bombas explotan a la altura de la línea de flotación y próximas a la proa y otras en el agua (6 bombas). /- 10:10: se efectúa un segundo ataque lanzamos las seis bombas restantes, sin visualización de impacto/- 10:15: se informan los ataques a la FAS, quien ordena mantener posición y contacto radar con el buque hasta la llegada de los **CNBR**/- 10:15: la FAS confirma resultado negativo de impacto y ordena permanecer en la zona en contacto con el objetivo.

- **11:08: la FAS ordena el despegue de la escuadrilla Negro (4 MK 62): OM (Objetivo Material) : Hundimiento del Súper Petrolero “HERCULES”**

- **11:30 Despegue de 2 Canberra** desde la BAM Mar del Plata como escuadrilla “**Negro**” con rumbo 080°, hacia el objetivo, Compuesta por:

B - 102, Negro 2: Capitán Alberto Baigorri y Mayor E. Rodeyro/ B - 109, Negro 4: Capitán Eduardo García Puebla y Primer Teniente Jorge Segat

y **11:40 despegan otros 2 Canberra**

B - 108, Negro 3: Capitán Juan J. Nogueira y Primer Teniente E. Lozano/ B - 105, Negro 1: Mayor Jorge Chevalier y Primer Teniente José N. Pagano Fernandez.

El perfil de vuelo se planificó: **ALTO-BAJO -REGRESO ALTO**, teniendo en cuenta que existía otro **ECO** en proximidades del objetivo, presumiblemente una **Fragata** que se dirigía al encuentro del petrolero....Ascendimos a 40.000 pies (12.000 mts) estimándose que el objetivo estaría a unas 700 MN (1.300 Km) de la costa. ...Aproximadamente a 100MN del blanco se inicia el descenso a un perfil **bajo**, presumiendo defensas antiaéreas probables y a **70 MN** ya estábamos en **rasante sobre el agua en dirección al blanco**

A esa hora la visibilidad no era muy buena, había techos bajos y al principio no se veía el blanco. (quizás por ir demasiado bajo), **NEGRO 1** (My Chevalier/1° Ten pagano) comenzó a realizar virajes de búsqueda hasta que desde el **C-130** le indican “cerrar viraje que ahí está” y lo visualiza....**Todos pasamos sobre el blanco en “frío” (aforismo usado en la F.A.A. en la corrida final de tiro) y el NEGRO 1 ordena la secuencia de tiro, del 1 con el 2 y el 3 con el 4 ...ambos 2 y 4 para verificar los impactos (de 1 y 2) y viceversa**

A las- **13:30:** el “**NEGRO 1**” una vez identificado visualmente el objetivo (que era inmensamente grande) procede a realizar un pasaje en “caliente” con su **CNBR**, lanzando **2 bombas de 1000 Lbs**, una de ellas impacta en el casco del petrolero sobre la línea e flotación y la otra rebota en el agua y barre la cubierta, perforando un mástil y cayendo al agua del otro lado....ambas sin explotar **Mientras esto ocurría yo como Navegador del NEGRO 4 realizo mi chequeo de combustible** (Chequeo del remanente y el **MOSCA***) **[*MOSCA: Combustible mínimo necesario para regresar a MDP con perfil sólo Alto]**...Eduardo, me indica que ya hacía varios minutos que “**estábamos consumiendo de los TANQUES PRINCIPALES**” ... (Lectura de los Instrumentos en el panel del piloto)

¡NO PUEDE SER LE DIGO!... ENTONCES ESTAMOS REPASADOS DEL “MOSCA”...¡ TENDRÍAMOS QUE ESTAR REGRESANDO!....En ese instante desde el **AVIÓN RE-TRASMISOR** (*avión jet ejecutivo tipo Sabre Liner*) que hacía de “**Control de Misión**” con pilotos civiles y un oficial del CAE (*V. Com Pereyra*) nos ordenan **suspender el tiro y permanecer orbitando sobre el Buque por 45’**, ya que aparentemente se había entregado y ponía rumbo a P. Belgrano....Pero a las **13:35** la **FAS** emite la orden de **suspender el ataque de los Negro** e informa que se continúe con vuelo bajo para “aferrar” el blanco y por posible ECO naval y “PAC” en aproximación (*PAC: Patrulla aérea de combate enemiga*)

Eduardo y yo, como los otros 3 aviones y por frecuencia interna comenzamos a exacerbarnos despidiendo cierto improperios contra QUIEN ordenaba eso...además yo le insistía a Eduardo **¡HEMOS PASADO EL MOSCA, VOLVAMOS ¡YA! PORQUE CON ESE COMBUSTIBLE NO LLEGAMOS!....** Pero Eduardo **NO** accedía pues pensaba que yo estaba amilanado por la situación tan extrema...y me dice: “**NO PUEDE SER YA QUE LOS OTROS AVIONES SIGUEN ALLÍ...QUIERO LANZAR LAS BOMBAS Y HUNDIR ESTE BUQUE** (un blanco apetecible para cualquier Bombardero que se precie de tal...)-**YO** insistía firme pero vehementemente: “**¡VOLVAMOS PORQUE NO LLEGAMOS Y NOS CAEREMOS AL MAR...Y VOS TENDRAS QUE HACERTE RESPONSABLE DE LA MUERTE DE LOS DOS**” (*Ya habíamos pactado antes de las primeras misiones de combate como un Código de Honor entre ambos, hermanados en la sangre y también el de volar siempre juntos sin que nos separasen ...Una simbiosis hermanada en la FE en DIOS y en el HONOR de morir juntos defendiendo LA PATRIA...*)

Es así que sobrevuela (pasaje sobre el blanco en frío) sin lanzar las bombas sobre el Buque y de esa manera desde mi puesto trasero logro ver perfectamente, en este viraje cerrado, al Súper-petrolero en toda su extensión...(realmente un blanco MUY APETECIBLE)...En mi puesto YO continuaba haciendo febriles cálculos y re-cálculos y realmente me daban siempre que **NO PODRIAMOS ESTAR CONSUMIENDO TAN PRONTO LOS TANQUES PRICIPALES...Y, SUMANDO LAS LECTURAS DE INDICACION DE LOS PRINCIPALES QUE ME PASABA EDUARDO...YO LE INSISTÍA ...”¡VOLVAMOS YA!.. ¡PORQUE NO NOS ALCANZA PARA LLEGAR!**” En ese “mientras tanto” (el tiempo pasaba estando a baja cota y por lo tanto aumentando casi al **triple** el consumo de combustible), en la frecuencia táctica Eduardo informamos que estábamos hace rato en el “mosca” pidiendo procedimiento a seguir....**¡QUE PERMANEZCAMOS SOBRE EL BLANCO SIN BOMBARDEAR!... FUE LA ORDEN TAJANTE QUE EMITIÓ EL AVION RETRASMISOR DEL CAE/FAS..”**

“¡EDUARDO, ESTAMOS PASADOS DEL MOSCA ¡YA TENEMOS QUE REGRESAR! ¡VOLVAMOS YA!” Después de haber repasando por **3° vez mis cálculos de tiempo y consumo a nivel del mar**,...le insistí a Eduardo. Los números cantaban que estábamos con menos del combustible necesario para volver. La distancia era de casi 700 MN de la costa, y sobre el mar; **POR ENDE LA** única distancia más cercana era la pista de Mar del Plata. **ANALIZABAMOS CON EDUARDO QUE NO TENÍAMOS NINGUNA OTRA ALTERNATIVA DE ATERRIZAJE FORZOSO EN LA COSTA** y de no llegar, sólo nos quedaba la posibilidad del **AMERIZAJE o LA EYECCION CONTROLADA**. Mis cálculos y mis pensamiento fluían vertiginosa mente hasta que **Eduardo** sale en la frecuencia táctica por **4° vez** informando al Jefe de Escuadrilla (Cap. Nogueira): “**NEGRO 4 EN EL “MOSCA” simultáneo los otros negros, también salían al aire porque comenzaban recién a consumir el mosca.**

Mientras nosotros comenzábamos el **chequeo de ascenso** pasaron unos instantes y fue entonces que escuchamos en la frecuencia táctica, a los otros 3 **NEGROS** restantes: “**CONFIRMAMOS... EN EL MOSCA...EN ASCENSO NOS VOLVEMOS”....” ASCENSO INDIVIDUAL Y A FORMACIÓN TACTICA PARA NIVEL 400 (40.000 pies= 12.000 mts-A pesar de que Pagano, navegador del NEGRO 1 nos sugería no volver tan alto por el viento de frente-más de 100 KTS = 200KM)**. Eduardo había confiado en mis cálculos y para mi alivio decide volver y también al hacerlo nosotros, los demás; así se confirmaba mi certeza en los cálculos de que **HACÍA RATO QUE NUESTRO AVIÓN HABÍA PASADO EL “MOSCA”**.

[ACLARACION: Toda esta última narración ocurre en un tiempo muy breve (5/7 minutos) ya que desde el lanzamiento de bombas del TORO 1 y la orden de “suspender el tiro” habian pasado cortos 5 minutos, una eternidad en el desarrollo de esta situación]

Comenzamos un ascenso normal en formación **MASCULLANDO LA BRONCA** de **NO HABER PODIDO LANZAR NUESTRAS BOMBAS SOBRE EL BLANCO**, a excepción del **NEGRO1 (Chevalier/Pagano)**. En medio de este

desarrollo también nos informan por frecuencia táctica que nos alejamos del área porque el radar de Puerto Argentino había detectado dos ecos presumiblemente 2 cazas "Harrier" con rumbo a la zona en que se estaban produciendo los hechos. *(Informe posterior al vuelo)*

Alcanzados los 40.000 pies después de unos 30' de vuelo, nivelamos en formación, viéndose las "estelas" [formación de tenue nube de hielo en los gases de escape de la turbina que se enfrían y cristalizan formando una estela blanca] de c/ u de los aviones. DE PRONTO SENTIMOS EN NUESTRO AVION UN RARO CIMBRONAZO Y FUERTE ZUMBIDO EN EL MOTOR DERECHO....EL AVIÓN COMIENZA A CRUZARSE.... "¡SE PLANTO UNA TURBINA!", me grita Eduardo. De inmediato tomo la lista de chequeo y hacemos rápido el procedimiento de RE-ENCENDIDO...y NADA, NO ENCIENDE...El motor se había "engranado" y ante el riesgo de una "contra-explosión" por reencendido, Eduardo no hace un nuevo intento y decide plantar el motor. El avión lentamente comienza a perder velocidad (de 400KTS cae a 220kts) y comienza a caer, produciéndose el lógico "pane" [equipos que dejan de funcionar-entre ellos el de comunicación por HF] de varios equipos por falta del inverter de ese motor...Me fijo en las tablas de Performance del avión y busco la de "DRIFT DOWN" [D. DOWN: "Descenso controlado": Relación negativa entre pérdida de velocidad y por lo tanto acortamiento de distancia, también pérdida de altura y consumo de combustible...Por sobre todo, la tabla da el nivel adecuado de altura a sostener con un solo motor que en el caso del CNBR siempre cae...poco, pero cae...La tabla también da la velocidad óptima a mantener para no entrar en "perdida" y cuanta distancia se puede recorrer hasta el suelo]. Le paso la velocidad a mantener a Eduardo.

La situación era tan crítica que decidimos hacer una breve oración encomendándonos al Señor. También informamos nuestra situación al **NEGRO 1** mientras veíamos a través de la cabina como las estelas de los otros tres aviones se alejaban mientras nosotros nos quedábamos cayendo lentamente...Entonces Eduardo me pregunta: "QUE ACCIÓN QUERÉS QUE HAGAMOS SI NO LLEGAMOS A TIERRA, AMERIZAR o HACEMOS UNA EYECCIÓN CONTROLADA....Le respondo: **¡AMERIZAR!** ...[CAER COMO LOS CRUZADOS, JUNTO CON EL CABALLO (el avión) Y NUESTRA ARMADURA(el casco y el uniforme de vuelo)]...."TOTALMENTE DE ACUERDO CON VOS"....me responde...

El tiempo pasaba y varios minutos después le comento a Eduardo que sería conveniente soltar las 2 bombas de los planos al mar, en inerte ya que ellas nos producían un efecto de resistencia al avance ("DRAG"). Pero Eduardo quería conservar las bombas pues pensaba que al aterrizar podríamos recargar combustible y continuar con la Misión. Enterados por la frecuencia los otros NEGROS que ya estaban aterrizando le sugirieron "amablemente" que las arrojara, después de un rato y el avión cayendo, así lo hizo (años después lo interrogarían desde el Cdo. de OPS para confirmar si él había lanzado las bombas en inerte ya que fueron levantadas por un pesquero con redes de arrastre frente a las costa de MDP). En esta vorágine de tiempo, fugaz e interminable, pasaban por mi mente rápidas escenas de mi vida. Yo: orando en el silencio de la cabina (creo que Eduardo también) y pidiendo la protección de la Virgen María, meditaba en se fuerte sentimiento de extrañar a mi esposa e hijo,...mi familia (UNO DE LOS TRES PRINCIPIOS POR EL QUE COMBATÍAMOS DESPUES DE DIOS Y DE LA PATRIA). Ambos comprendíamos que la situación era extrema, era crítica ¿LLEGARIAMOS? ¿NO LLEGARÍAMOS? De pronto se me ocurre llamar por VHF (único equipo de radio que funcionaba) a "Nicky" (1° Ten Pagano, Navegador del NEGRO 1 y compañero mío): "UNO -CUATRO"..."SÍ, responde...Le digo: "...NICKY, LA COSA VIENE MAL, SI AMERIZAMOS PROMÉTEME QUE LE VAS A AVISAR A LOS PESQUEROS DE ALGUNA FORMA PARA QUE NOS VENGAN A RESCATAR..." me responde: "SI, NO TE PREOCUPES", con un cansino tono salteño....(Su tono era alegre lo que me hizo reflexionar y sonreír en mi interior por lo ridículo de mi pedido...estábamos en el medio del mar y a decenas de millas de una costa que no aparecía)

El tiempo pasaba...De ida nos tomó llegar al blanco 01:40' hs aproximadamente pero el regreso fue algo más frenado por el viento de frente y la poca velocidad al volar(o planear) con un solo motor....Estábamos alcanzando los 20.000 pies (6.000 MTS-ya habíamos caído lentamente desde los 40 mil pies) cuando Eduardo me pega un grito: "¡!VEO UNA LINEA NEGRA EN EL HORIZONTE....ES LA COSTA!". En forma estimada, teniendo en cuenta el nivel de vuelo, con la Tabla de D. DOWN y la pericia en la suavidad de los comandos del piloto (Eduardo) nos renació la esperanza de que podíamos llegar y aterrizar. "¡LLEGAMOS...YA LLEGAMOS... ESTAMOS CERCA!", dijimos los dos. Nos dábamos animo mutuamente.

Después de un buen rato en que la costa se hacía cada vez más grande y cercana pero en un largo planeo de caída. Eduardo, en una magistral descenso y final larga de aterrizaje, va controlando el avión con suaves maniobras y sosteniendo la potencia para no entrar en pérdida. Así, nos comunicamos con la torre de Mar del Plata y realizamos el procedimiento de aterrizaje. Cuando estábamos en rodaje Eduardo si fija en los indicadores de Tanques Principales y los indicadores indicaban "0"combustible, (*no había querido darme las lecturas finales para no preocuparme*)

Mas allá de que fue un aterrizaje de Emergencia controlado y actuaron todos los servicios de la BAM (*Autobombas, ambulancias y vehículos técnicos del Escuadrón CNBR en pista*) seguíamos con la intriga de que podría haber pasado. Detenido el avión y al descender vimos como algunos técnicos corrieron hacia el porta-bombas donde se alojaba el tanque ventral y nos dicen: "¡ESTE TANQUE AÚN TIENE COMBUSTIBLE...!PERO LA BOMBA SUMERGIDA DE TRASVASE DE COMBUSTIBLE ESTA TRABADA!", nos miramos con Eduardo...y dijimos : "¡POR ESO LLEGAMOS ANTES QUE LOS OTROS AL MOSCA!".

El tanque ventral nunca había trasvasado ese combustible a los Tanques Principales T1, T2, T3 y creemos que gracias a la plantada de la turbina en altura (*probable falla del compresor*)...pudimos llegar al continente "con el olor" (como se dice en la jerga aeronáutica)

Eran las 16:20 de la tarde. Y por "Gracia de Dios" (*Yo diría "un milagro"*) habíamos aterrizado casi ½ hora después que el resto de nuestros camaradas que nos recibieron en pista sabiendo que veníamos en Emergencia, con 1 motor plantado y cayendo...Los mutuos y alegres abrazos entre todos los tripulantes, incluso con el personal técnico, aflojaron nuestros rígidos y tensionados músculos....¡SE HABÍA CUMPLIDO LA MISIÓN!

PASADO TAN SÓLO 1 MES SUPIMOS QUE ESTE SUPER-PETROLERO "HERCULES" SE HUNDÍA COMO CONSECUENCIA DE LA BOMBA Mk-17 de 500Kg INCRUSTADA EN SU CASCO, CONVIRTIENDOSE ASÍ EN EL HUNDIMIENTO DE UN NAVÍO DE MAYOR TONELAJE (220.MIL TONELADAS Y 300 mts DE LARGO) EN LA HISTORIA... Y LO HABÍA HECHO LA FUERZA AEREA ARGENTINA

--

RESUMEN DE NOTAS ANEXAS Y FOTOS: *A las 17:20: "El Tigre" arribó a El Palomar, al aterrizar se habían volado 11.20 horas, toda una proeza digna de destacar*

El registro horario muestra que en el momento en que se producía el ataque de los 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, aún así se ordenó cancelar el ataque, pero ya era tarde los aviones habían atacado y se alejaban de la zona.-

*A las 20:00 hs se retransmite un mensaje del Servicio de Guardacostas de USA que el barco mercante Hércules fue bombardeado por un cuatrimotor.. 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, por **un avión jet que le lanzó más bombas**-(Resumen del CAE - Informe posterior al vuelo y Resumen de la FAS)-*

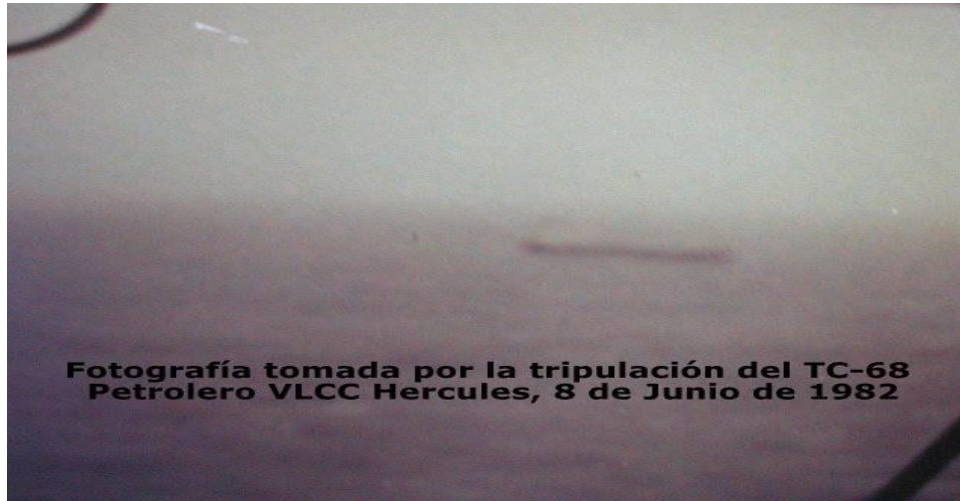
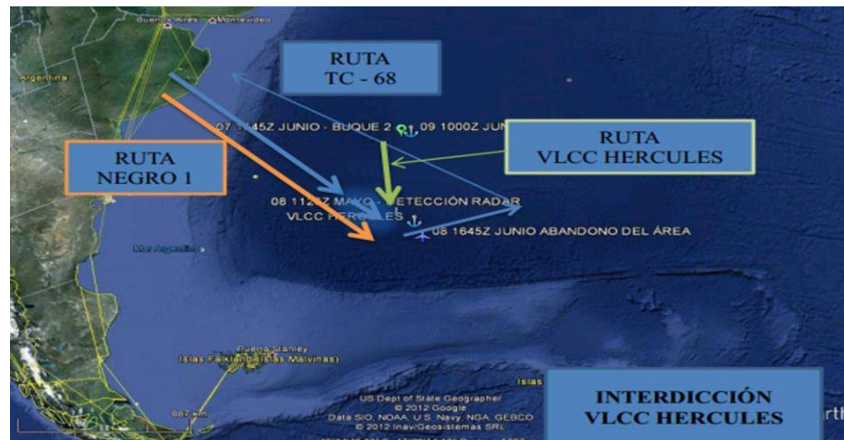


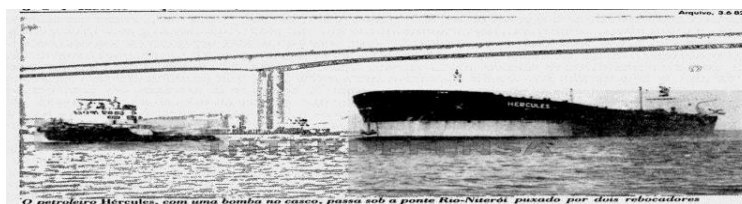
foto obtenida desde el C-130 de la Fuerza Aérea Argentina



Mapa esquemático de la misión de Interdicción y ubicación estimada del Superpetrolero



El Súper Petrolero Hércules pone rumbo al Brasil con escora de 6° por la acción de las bombas. Sembraría una historia llena de intrigas



El petrolero Hércules con la bomba en su casco entrando remolcado a la bahía de Niteroi



El Súper-Petrolero Hércules hundiéndose en mar abierto