EL OTRO PORTAVIONES DE MALVINAS, 1982

José Javier GUERRERO DEL CAMPO



N plena crisis de las Malvinas, en medio de las negociaciones, el presidente de los Estados Unidos Ronald Reagan realizaba una declaración en los siguientes términos: «... me gustaría que ellos dejasen de entrometerse en el conflicto de Malvinas». Esta frase venía a definir muy bien lo que fue, en general, la Guerra Fría entre los dos bloques militares existentes, con sus consecuencias diplomáticas, políticas y militares características de aquel período.

La noche del 1 al 2 de abril de 1982 en el Cuartel General de la Armada argentina tuvo lugar una fiesta con un invitado de excepción, el almirante Thomas Bibb Hayward, CNO (1) de la US Navy, a quien supuestamente se le atribuye,

o a algún allegado a él, la información que pasaba el agregado naval británico a Londres esa noche acerca de la presencia de un submarino soviético y tres argentinos en Malvinas.

En esa fecha dieron comienzo las intromisiones a las que haría referencia el presidente estadounidense casi 15 días después, y a esas alturas ya habían dado muestras de su existencia, resultando beneficiosas en determinados momentos para ambas partes implicadas en el conflicto. Las consecuencias, que aún no han sido esclarecidas totalmente, han generado diversos comentarios sobre ciertos sucesos ocurridos en las islas a lo largo del conflicto y en los que algunas líneas rojas relacionadas con la disuasión, la intromisión o la ayuda fueron posiblemente rebasadas por terceros países.

Uno de estos casos fue la presencia de un portaviones, que algunos sitúan en el epicentro del conflicto sin atender a más razones que el deseo personal

⁽¹⁾ Chief of Naval Operations (CNO). Jefe de Operaciones Navales.

de que algo así fuese cierto, sin tener en cuenta la realidad y el funcionamiento de la Guerra Fría en aquellos tiempos. Seguramente, la finalidad de esta presencia no fue más que una ayuda, un conjunto de intromisiones o tal vez una disuasión.

La ayuda

La primera noticia de ayuda al Reino Unido se materializa el mismo día que es hundido el crucero ARA *Belgrano*. En Washington, el titular de Exteriores británico, Francis Pym, se reunía con Alexander Haig en un encuentro privado de dos horas sin acompañantes, en el que trataron aspectos de la situación en Malvinas. En un momento dado de la conversación, el británico expuso el temor de Londres a que la situación se prolongase o fuese necesario un aumento de las capacidades áreas en el teatro de operaciones. Aunque nunca se habló directamente de los portaviones, fue la primera indirecta que los británicos dejaron caer a los estadounidenses, haciéndoles partícipes de sus temores para que tratasen de buscar una solución.

Habría que esperar menos de 24 horas para que Nicholas Henderson, embajador del Reino Unido en Estados Unidos, y el secretario de Defensa,



El USS Dwight D. Eisenhower. (Foto: www.wikipedia.org).

Caspar Weinberger, se apartasen discretamente del centro de atención de una fiesta que se daba en la Embajada británica para mantener una charla reservada. Durante la conversación, sin oídos ni miradas indiscretas de terceros, el estadounidense planteó al Gobierno británico algo fuera de lo común: enviar un portaviones al Atlántico Sur que podría servir como plataforma para la Fuerza Aérea británica (RAF), quedando la US Navy al margen de una implicación directa sobre el curso de las operaciones.

En aquel encuentro también apareció el nombre del portaviones que Estados Unidos estaba dispuesto a ofrecer, el USS *Eisenhower*; desplegado en ese momento en el Mediterráneo y haciendo escala en el puerto de Nápoles, ya había sido elegido, en una reunión en la Casa Blanca el día 30 de abril, para tomar parte en caso necesario en una intervención militar para evacuar a ciudadanos estadounidenses de Argentina si la situación se complicaba. La oferta era para operar con aviones *Buccaneer*, y se estimaba que en quince días el portaviones podría estar alistado.

Esta idea, que hoy podría parecer sorprendente, resulta imaginable en el mundo bipolar de 1982, regido por dos bloques militares como eran la OTAN y el Pacto de Varsovia, con todo lo que implicaba a nivel político, diplomático y militar. La oferta del USS *Eisenhower* se cambió por el USS *Iwo Jima* (LPH-2) bajo otras condiciones, desconociéndose los detalles, salvo que pretendía ser un sustituto en caso de pérdida de algún portaviones británico (2).

Las intromisiones

Entrados en la segunda semana de mayo, dos Task Unit (TU) británicas navegan hacia la zona de exclusión separadas por una prudente distancia. La primera pertenece al grupo de los *Sir* (3); detrás le sigue el grupo anfibio (4) con la principal fuerza de la Infantería de Marina británica, la 3.rd Commando Brigade. Las salidas de estas formaciones no pasaron desapercibidas para la URSS, que mantenía un buque espía (AGI) clase *Primorye* en las inmediaciones de Ascensión. Desde allí hasta un punto en el Atlántico Sur fueron moni-

⁽²⁾ Declaraciones de John Lehman, exsecretario de la Marina de los Estados Unidos, realizadas en el Instituto Naval de Estados Unidos el martes 26 de junio de 2012. http://www.daily-mail.co.uk/news/article-2165945/Not-neutral-Ronald-Reagan-secret-plans-loan-U-S-warship-Britain-aircraft-carrier-lost-Falklands-War.html.

⁽³⁾ TU.317.0.4 (Sir Geraint, Sir Percivale, Sir Lancelot, Sir Galahad y Sir Tristam, RFA Pearleaf, HMS Plymouth y HMS Antrim).

⁽⁴⁾ TU.317.0.3 (HMS Fearless, HMS Intrepid, RFA Stromness, RFA Tidepool, y los buques Atlantic Conveyor, Canberra, Elk, Norland y Europic Ferry, escoltados por las fragatas HSM Ardent y HMS Argonaut).



Ascensión, abril 1982. Vista desde el *CCB-501*; al fondo, sobre la montaña, el radar de la NASA TPQ-18. (Foto: Marina soviética).

toreadas por aviones *Tu-95 RTS*, para pasar supuestamente, no hay pruebas oficiales pero sí indicios, a estar controlados por submarinos (5).

En esa «autopista», en la que el tráfico marítimo discurre en ambas direcciones, la RAF proporcionaba apoyo limitado desplegando aviones de patrulla marítima en misiones de larga duración, que durante algún tiempo fueron los ojos de ambas agrupaciones navales. Asimismo, desde el grupo anfibio operó un avión de despegue vertical desde la cubierta del *Atlantic Conveyor*, apoyado por aviones cisterna, en la denominada Operación GRAMMERIEN, con la intención de disuadir a las compañías no deseadas. Uno de estos vuelos de larga duración sobre las dos formaciones navales británicas es el protagonista central de esta historia.

Isla de Ascensión, 11 de mayo de 1982, 07:40Z. Los cuatro turbofan *Rolls-Royce Spey* de un avión de patrulla marítima *Nimrod* del 206.th Squadron de la RAF ahogan con su aceleración en la cabecera de la pista el ruido de la actividad en la Base Aérea de Wideawake. Siguiendo instrucciones de la torre de

⁽⁵⁾ El día que ocurrió el suceso descrito en esta historia, el helicóptero del HMS *Antrim* atacó a un contacto submarino desconocido en las inmediaciones del grupo de los *Sir*.

control, el aparato comienza a rodar por la pista elevándose enseguida. Por delante le aguardan 13 horas de vuelo y una distancia de 2.200 millas náuticas en una misión de larga duración para proporcionar cobertura a los dos grupos navales y que le llevará a un punto sobre los 41° S y 36° O. Desde allí, y antes de volver, realizará con su radar un último barrido sobre la superficie del mar, alcanzando las 180 millas náuticas adicionales, abarcando una importante superficie en kilómetros cuadrados fuera de su radio visual.

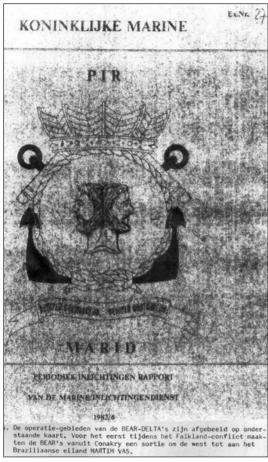
La primera parte del vuelo, hasta llegar al punto de retorno, transcurre sin novedad, registrando los contactos y estableciendo las comunicaciones oportunas. El regreso será intenso, al localizarse a lo largo de la ruta entre Ascensión y Malvinas tres contactos en diversas posiciones que, tras ser inmediatamente trasmitidas por radio, servirán para acabar con las dudas surgidas en una embajada británica de un país del continente americano. De los tres, uno fue identificado como una fragata, otro como un destructor-fragata y un tercero como un supuesto portaviones. Solo de este último hay reseña en la documentación existente, desconociéndose el origen de los otros dos (6).

La Embajada británica en la capital brasileña recibió un mensaje de su Ministerio de Defensa solicitando información para confirmar la identidad del último contacto, que la tripulación pensó que era brasileño. En un cruce de mensajes posterior se aclara que el supuesto portaviones no es el *Minas Gerais*, ya que se encontraba en Río de Janeiro. En aquella jornada, en el Atlántico Sur, a unas 500 millas náuticas al soroeste de Ascensión, había un misterioso portaviones del que se desconocía su nacionalidad... de momento.

La distancia de avistamiento, a quinientas millas náuticas desde Ascensión, quedaba cien millas fuera de otro dispositivo de vigilancia de superficie establecido alrededor de la isla y que era cubierto por otro avión de vigilancia marítima, abarcando cuatrocientas millas náuticas alrededor de la isla, aunque sumando el alcance del radar del avión más las señales electrónicas recibidas por medios pasivos, el avión tenía una «visión» de muchas más millas cuadradas sobre un horizonte más lejano que el visual.

En estas circunstancias, el segundo *Nimrod*, el que operaba alrededor de Ascensión, avistó ese día un *Tu-95 RTS* soviético, y captó la señal electrónica de otro avión del destacamento del 239 ODRAP (239.º Regimiento Especial de Exploración Aérea Lejana), que operaba desde Angola y Guinea. Estos aviones, que desde la salida de las dos agrupaciones navales mantenían una estrecha vigilancia entre las costas de estos dos países y la isla de Ascensión,

⁽⁶⁾ Por testimonios de marinos que transitaban aquella ruta, hay constancia de la presencia de un buque soviético, con unas bolas características, próximo a una zona donde operaban «gasolineras flotantes» para abastecer de combustible a los barcos. Posiblemente uno de esos contactos puede ser asociado a este, esgrimiendo las mismas razones que empleo en la suposición de la identidad del misterioso portaviones.



Portada y una parte del informe perteneciente a la Marina holandesa donde se menciona el suceso (http://www.inlichtingendiensten.nl.).

tenían autonomía y capacidad para haber podido recibir también algún tipo de señal electrónica procedente del misterioso portaviones. A lo anterior, hay que sumar otra posibilidad de detección electrónica con la existencia probable de algún submarino en la zona o de un buque de inteligencia, como el AGI CCB-502, cuya posición había sido casualmente actualizada la jornada anterior por un Harrier GR3 a veintiséis millas náuticas al sur de Ascensión.

Estos medios navales, submarinos y buques de inteligencia, eran capaces de detectar todo lo que pasaba alrededor de Ascensión y en la misma isla, tanto en superficie como en el aire, caso por ejemplo del HMS Leeds Castle, que fue reconocido de cerca por el AGI CCB-502, o la actividad aérea de los aviones cisterna volando hacia el sur dentro de la Operación GRAMMERIEN de apoyo al grupo anfibio, que fue sobrevolado también por los dos Tu-95 RTS a primera hora de esa tarde encontrándose

a 1.300 millas de Ascensión y a unas 850 del misterioso portaviones (7).

El día siguiente, 12 de mayo, la actividad aérea británica se mantiene, pero no la soviética, que desaparece, dando paso a la argentina con la detección electrónica y posterior avistamiento de un *Boeing 707* sobre el grupo de los *Sir* y ya próximo a la zona de exclusión. El motivo puede estar explicado en

⁽⁷⁾ Y a unas 400 millas náuticas al este de la posición del primer misterioso destructor que se avista.

un documento elaborado por la Armada Real de los Países Bajos bajo el título *Informe periódico de inteligencia 1982/6*, en el aparece información de un vuelo efectuado por uno de estos aviones en ese día, observándose el desplazamiento de estos vuelos a una ruta alejada de las habituales, adentrándose hacia el oeste, sobre Brasil, y concretamente en las proximidades del archipiélago Trinidad y Martín Vaz (8).

En las jornadas siguientes, los vuelos de *Tu-95 RTS* desaparecen, tanto en relación a Ascensión como al seguimiento del grupo anfibio. En el primer caso estaba justificado por la entrada en vigor de una zona de exclusión aérea sobre la isla, pero en el segundo no había nada que lo impidiese, por lo que posiblemente cedieron el control a algún submarino.

La identidad misteriosa del intruso

Esa variación en el proceder soviético indica que algo llamó su atención, llegando a desviarla de su objetivo principal, que era el seguimiento de la flota británica. El comportamiento de los ingleses también parece responder a un antes y un después, y es que en los vuelos de exploración de larga duración posteriores al suceso se recalca en sus órdenes de misión no informar de la presencia de fuerzas *Blue*, haciendo una distinción entre estas y «amigas» (9). El hecho en sí y esta distinción que se hace entre fuerzas tienen tintes misteriosos y dificultan dar con una explicación a lo ocurrido. Podría tratarse de una combinación de confianza e inexperiencia, producto de ciertas carencias operativas que salieron a relucir en aquel conflicto y de las que la OTAN sacó lecciones posteriores. Fue el caso, por ejemplo, de los procedimientos de guerra electrónica, observándose que los operadores de estos sistemas sufrían de cierta falta de preparación en algunos aspectos, circunstancia que aparece reflejada en diversos documentos.

En el mensaje inicial trasmitido a la Embajada británica se indicaba que el citado y desconocido portaviones tenía una eslora determinada, en pies, que se ajustaba a los portaviones clases *Colossus* y *Clemenceau*. Tras una rápida investigación, los franceses quedan descartados, y asimismo el ARA 25 de

⁽⁸⁾ El archipiélago está formado por cinco islas e islotes, con una superficie total de 10,4 km², pertenecientes al estado de Espírito Santo; se encuentran desabitadas, habiendo en la actualidad una guarnición de la Armada brasileña encargada de la vigilancia marítima en sus proximidades. Me imagino que en 1982 algo parecido habría allí.

⁽⁹⁾ En el vuelo del 15 de mayo, por ejemplo, en el plan de la misión aparecen instrucciones de informar sobre cualquier contacto evaluado como portaviones argentino o sobre cualquier grupo de barcos evaluado como formación militar, excepto fuerzas *Blue* conocidas, y en otros puntos se dan las directrices para tratar con unidades amigas. Esta interpretación de fuerzas *Blue* y amigas puede dar pie a pensar que se sabía de la presencia de algo distinto en aquel escenario.

Mayo. El único de la clase *Colossus* en servicio que quedaba era el brasileño, pero esa duda se despejó enseguida. ¿Entonces? (10).

En su día, solicité al Ministerio de Defensa británico la desclasificación de los datos de aquel vuelo (11) para analizar cómo fue esa detección a semejanza de otros datos disponibles ya desclasificados. Se me remitió al Air Historical Branch, en Northolt, donde podía estar la documentación que deseaba. Ante la imposibilidad de poder gestionar el asunto desde la distancia, necesitando desplazarme en persona para ser atendido con cita previa, quedó aparcado (12).

Dado que la tripulación pensó que era brasileño, mi conclusión fue que no hubo avistamiento del mismo. Si esto lo asociamos con un eco concreto, una mala interpretación de este asociada a una señal electrónica de un equipo de origen estadounidense en la misma demora pudo llevar a pensar, más en esas latitudes, que podría tratarse del portaviones brasileño; de ahí la eslora dada, que tal vez pudo inducir ese eco y la duda que tuvieron, que no se resolvió hasta llegar a tierra.

Puesto en la tarea de descubrir al misterioso portaviones, la primera pista, que corroboró la intuición que ya tenía, vino de la misma Ascensión, del destacamento de mantenimiento que apoyaba a los aviones *Vulcan* (13). El día 4 de mayo su personal recibió una incidencia relativa al *Pod Westinghouse ALQ101* de guerra electrónica, en el que se recibieron continuas señales asociadas al radar del *F-14 Tomcat* (14). Siguiendo este indicio y el despliegue de los portaviones estadounidenses, solo uno pudo haber sido el protagonista, uno que casi duplica la eslora dada y que imagino marcaría una diferencia en el eco radar que tal vez no se supo interpretar correctamente: el USS *Carl Vinson*.

⁽¹⁰⁾ Tengo que aclarar, llegado a este punto, que la investigación se ha centrado en un portaviones porque ellos lo dicen. Si estoy en lo cierto —que pudo haber una confusión a la hora de interpretar los datos del radar y los electrónicos—, pudo ser tal vez otro buque. Si el eco radar es correcto (por la eslora), consultando la publicación *Combat Fleets of the World*, tenemos por ejemplo que el radar del portaviones brasileño era un SPS-40B; otros buques que lo montaban entonces eran los cruceros clase *California* y *Virginia*.

⁽¹¹⁾ Sus mensajes, los Air Electronic Officer/Operador Air Log, Navigation Log, etcétera.

⁽¹²⁾ Incluso a fecha de hoy, desde 2012 en que dio comienzo la desclasificación de la documentación siguen llegando al National Archives documentos de estos lugares, esperando que algún día aparezca alguno de este tipo y sea más fácil su acceso.

⁽¹³⁾ Diario de su comandante, en la web de la RAF http://www.raf.mod.uk/history/Keeping-theVulcansflying.cfm.

⁽¹⁴⁾ En esa fecha, 4 de mayo, no había portaviones estadounidenses en la mar en latitudes próximas, pero sí aviones *F-14* desplegados en destacamentos en bases áreas en el sur del Caribe. El día de la detección del *Nimrod* tampoco hay indicio de señal electrónica de ningún radar relativo a aviones embarcados. Esto resulta curioso porque no existe una respuesta asociada a una curiosidad ante lo que supone el acercamiento de alguna aeronave desconocida a un portaviones.

Este portaviones había sido entregado a la Marina estadounidense el 13 de marzo, llegando a Norfolk, Virginia, dos días después. A las 48 horas se hacía a la mar, comenzando una serie de calificaciones para poder ser desplegado en su primera misión oficial. Del 22 de marzo al 2 de abril realizó la certificación de operaciones de vuelo desde su cubierta, tomando en él por primera vez los modernos aviones *F-18*. El 15 de abril empezó otra serie de calificaciones que le llevaron a efectuar el primer reaprovisionamiento en la mar y, más tarde, a recibir armas desde el USS *Seattle*, con disparo de misiles Sea Sparrow en la zona habilitada para ello.

El día 1 de mayo, el USS Carl Vinson hace una breve escala en Fort Lauderdale, Florida, para pasar a la bahía de Guantánamo el 5 de mayo, donde embarca dos días después un equipo del Atlantic Fleet Training Group y la Airwing núm. 8 (15) para un refresher training con vistas a obtener la calificación final previa a su primer despliegue operacional. Durante este período, el buque desaparece durante diez días para dejarse ver de nuevo el 17 de mayo en Saint Thomas, en las islas Vírgenes, a poco menos de 4.000 millas náuticas de la posición dada por el avión británico siete días antes. Un testimonio personal de alguien que formaba parte de su dotación en aquel período menciona en foros que había prevista una visita a Río de Janeiro que se suspendió como consecuencia de la Guerra de Malvinas.

La disuasión

No he encontrado ninguna referencia en documentos que indique la preocupación soviética ante la supuesta presencia de un portaviones cercano a Ascensión y a mitad de camino de Malvinas, ni que despertase suficientes recelos para movilizar a la flota soviética ante el aparente desvanecimiento del misterioso buque al siguiente día. Sí hay constancia de que desde las aguas remotas del Mediterráneo se ordenó al crucero portahelicópteros *Moscú* y a sus acompañantes iniciar una serie de visitas de cortesía a países africanos como Nigeria y Congo, justo al otro lado de Ascensión, donde había sido detectado supuestamente el misterioso portaviones. Días antes de la detección, y desconociendo si hubo alguna otra señal de alerta por parte soviética, los británicos recibían un informe de una organización no gubernamental sudafricana (anticomunista) alertando de la salida de dos submarinos diésel soviéticos desde Angola con destino desconocido.

⁽¹⁵⁾ Airwing núm. 8, formada por los escuadrones: VF-84 (*F-14*), VA-82 (*A-7A*), VA-35 (*A-6E*), VS-29 (*S-3*), HS-9 (*SH-3H*), HC-16 (*HH-46A*), VAW-124 (*E-2*).

El 29 de mayo, desde Gibraltar (16), la embarcación HMAFV Sunderland de la 1102 MCU (Marine Craft Unit) dejaba su amarradero en la base HMS Rooke y salía a interceptar al crucero portahelicópteros Moscú, acompañado por una fragata clase Kirvak y un buque petrolero de flota clase Boris Chilikin, durante su paso al Atlántico. Tras 14 días de navegación hacen su entrada en Luanda (Angola) (17), donde les sorprende el alto el fuego del 14 de junio. Antes de esa fecha, las dos grandes potencias que lideraban sendos bloques militares ya habían desplegado —en el caso de la Unión Soviética es oficialmente conocido— medios aeronavales hacia uno de los puntos próximos más calientes del globo en aquellos momentos.

Estas unidades se hicieron a la mar el 18 de junio, desconociéndose su destino. Entre los días 18 y 23 se realizaron dos salidas de búsqueda de superficie desde Ascensión, una por parte del 206. La Squadron, en la que se actualizó la posición del AGI clase *Primoyre*, y otra con un segundo avión, que había despegado para un *rendezvous* con el submarino HMS *Conqueror* y que volvió a actualizar la posición del buque soviético.

Estas misiones se repitieron diariamente entre el 23 y el 27 de junio, fecha en que se confirmó que el buque de inteligencia había desaparecido. Para entonces en la «autopista logística» entre Malvinas y Ascensión numerosos buques transitaban en ambas direcciones, unos para relevar a los castigados tras 74 días de operaciones ininterrumpidas y otros de regreso a casa.

Durante este tiempo, las unidades soviéticas, que seguían tránsito al sur aproximándose a Ascensión, vuelven a hacer su aparición el día 25 de junio en el puerto de Lagos (Nigeria). Mientras tanto, los buques de asalto anfibio, acompañados de algunos escoltas, junto al *Canberra* y otros, con parte de la 3.rd Commando Brigade, regresaban a casa cruzando derrota con el grupo *Southampton*.

La pérdida del AGI soviético por parte del 206.th Squadron tiene una explicación. Este vuelve a navegar hacia el norte, ante la nueva situación surgida en el Cono Sur con el restablecimiento del estatus inicial, para ubicarse en su zona habitual de operaciones, siendo relevado por otro buque aún no detectado. Otro AGI, un pequeño clase *Moma* llamado *Ecuador*, hacía acto de presencia en la zona coincidiendo con el fin de las hostilidades. Según testimonio de un operador de radio del buque en un foro especializado, su presencia en la zona estaba destinada a monitorear a los submarinos nucleares, como el citado HMS *Conqueror*, y por qué no, también del bando *Blue*, como el

⁽¹⁶⁾ La Armada española, como la unidad OV del Ala 22 y las unidades del BRARTE (Brigada de Artillería del Estrecho) estarían al corriente de estos movimientos. Esta información no se encuentra disponible al público.

⁽¹⁷⁾ A estas unidades se le unen las fragatas *Invencible* (clase *Kirvak I*) y *Komsomolets Litvi Neukrotimy* (clase *Kirvak II*), junto al submarino *B-826 Yaroslavi Komsomolets*, que anteriormente había salido de Conakry (Guinea).

USS Jacksonville, un clase Los Ángeles. Este submarino estadounidense, bajo el mando del comandante Ricky K. Morris, en su primera salida a la mar tras su nombramiento había abandonado su base de la costa Atlántica para iniciar un despliegue en el océano Índico en apoyo de dos grupos de combate estadounidenses. Su salida a la mar la había efectuado el 15 de junio para arribar el día 1 de julio al cabo de Buena Esperanza. En quince días, este submarino navegó a través de los dos hemisferios del Atlántico, cruzando en algún momento la derrota entre Ascensión y Malvinas y posiblemente cruzándose en el camino del AGI Ecuador.

Para finalizar, de nuevo otras intromisiones

A partir de julio, el interés soviético se centrará en hacer un seguimiento a los portaviones británicos para completar la evaluación de inteligencia sobre estos y también sobre el resto de la Flota. En este período son los soviéticos los que se dejan ver de una manera notable, sumando a los medios aéreos presentes la presencia de buques de superficie. El 2 de julio el grupo de combate soviético abandona Lagos, junto con el submarino *B-826*, con destino desconocido y coincidiendo con la llegada a la zona de exclusión de nuevo del HMS *Invencible* tras el cambio de una turbina principal (18). Tal vez su ausencia en la zona de exclusión pudo poner sobre aviso a las unidades soviéticas para su localización. Dos días después del nuevo arribo del HMS *Invencible*, el portaviones HMS *Hermes* y la fragata HMS *Broadsword* ponían rumbo al Reino Unido, navegando de vuelta encontrada con el grupo *Southampton* al día siguiente.

Él 7 de julio se producen dos salidas desde Ascensión por parte del 206.th Squadron de la RAF, una por la mañana y otra por la tarde, en misión de búsqueda de superficie. Esta última, llevada a cabo por la tripulación núm, 5 del Squadron tiene una misión especial. Conocida la salida del grupo de combate soviético del puerto de Lagos, se sospecha su presencia en las inmediaciones de Ascensión y es por lo que se envía un avión para su localización.

Una señal electrónica procedente de un radar Don llevará siguiendo su rastro a tener contacto visual, al norte de la isla, con las unidades soviéticas, el portahelicópteros *Moscú*, una fragata y un petrolero de flota. Previo a esto, el citado vuelo había localizado e identificado al buque de inteligencia *Ecuador*, muy próximo al mencionado grupo de combate. Para entonces, el porta-

⁽¹⁸⁾ Durante las operaciones de guerra el buque tuvo problemas en una de las turbinas, que pudieron dejarlo fuera de combate. Alcanzado el alto el fuego, se retiró para su cambio hasta alcanzar el paralelo de los 23°, el día 25 de junio, regresando de nuevo. La «pérdida» del buque de un día para otro en aquel escenario pudo levantar alguna alarma.

viones HMS *Hermes* y su escolta se encontraban a más de 1.250 millas al SO de Ascensión.

Durante las jornadas siguientes se realizarán salidas de búsqueda de superficie por parte del 206.th Squadron, actualizando la posición del AGI soviético, mientras el grupo de combate del *Moscú* navegaba hacia el norte alejándose de Ascensión.

Días después de ser localizado el buque de inteligencia tras la estela del grupo de combate soviético, el seguimiento al HMS *Hermes* sería llevado a cabo por aviones *Tu-95 RTS*. El 11 de julio, próximo a Ascensión y encontrándose efectuando un aprovisionamiento en la mar con el RFA *Tidespring*, a primera hora de la mañana fue sobrevolado por dos aviones *Tu-95 RTS*, lo que obligó a lanzar un *Sea Harrier* que se encontraba en alerta, tomando parte en la interceptación también un avión de mayores prestaciones operando desde Wideawake (Ascensión). Se trataba de un *F-4 Phantom* del 29th Squadron, el *XV468*, que realizó una salida QRA (Alerta de Reacción Rápida) para interceptar a los dos *Tu-95 RTS* detectados, alcanzándoles, ganándole la mano al ya reputado *Sea Harrier* del HMS *Hermes* al llegar al contacto visual con los aviones soviéticos tres minutos antes que la aeronave embarcada.



Imagen tomada desde el *Tu-95 RTS* en la zona de Ascensión, donde se observa al HMS *Hermes* y al RFA *Tidespring*; en el aire, el *F-4*, *XV484*. (Foto: http://www.vologda18.ru).



Crucero Mariscal Timoshenko sobrevolado por un avión IL-38. (Foto: US Navy).

El día 15 de julio, el grupo de combate soviético volvía a cruzar el estrecho de Gibraltar adentrándose en el Mediterráneo. Faltando una hora para el ocaso y encontrándose a 345 millas del archipiélago canario y a 120 millas de la costa del Sáhara, la agrupación británica fue sobrevolada por un helicóptero Hormone-B (Kamov KA-25), lo que motivó la salida de un Lynx desde un escolta para realizar una exploración buscando actividad naval soviética que explicase su presencia. Recuperado el Lynx ya entrada la noche, habría que esperar poco más de una hora para detectar e identificar al crucero Mariscal Timoshenko a escasas 17 millas de los buques.

Tras una noche tensa, con las primeras luces del 17 de julio el crucero realizó una maniobra peligrosa, posicionándose por el costado de estribor del portaviones británico. Pasados unos minutos, se situó en la banda contraria y transcurridos 15 minutos rompió el contacto alejándose del portaviones.

Este suceso ocurrió a poco más de 100 millas al sur de la población de El Médano, Tenerife. La navegación del portaviones británico transcurrió con normalidad, navegando durante la mañana y la tarde entre las islas de Tenerife y Gran Canaria. Un hecho a destacar es que el Reino Unido había dado instrucciones a ciertos grupos de la RAF de no volar bajo el control aéreo de Canarias (FIR/UIR), sobretodo en la TMA (19), dando un rodeo en sus

⁽¹⁹⁾ Área de Control Terminal (TMA). Son áreas controladas que se establecen sobre uno o varios aeropuertos donde confluyen aerovías (AWY), con rutas de aproximación y salida, cuyo objeto es controlar el tráfico IFR que entra o sale de los mismos.

viajes a Dakar o Ascensión. De hecho durante la navegación del HMS *Hermes* por aguas canarias, bajo control de la TMA, no realizó operaciones aéreas hasta no entrar bajo responsabilidad del FIR Lisboa en el sector de Madeira.

La aventura en el caso particular del HMS *Hermes* continuó hasta su regreso a casa, encontrando en su ruta una amplia presencia soviética, propia de la Guerra Fría. Por otra parte, la actividad naval soviética hacia el sur siguió manteniéndose, aunque no requirió de grandes formaciones para cumplir su cometido. Una misión que se extendió hasta meses después de finalizado el conflicto y que fue apagándose conforme se volvía a la normalidad o al ser necesaria su presencia en otros lugares del globo.

Sirvan como ejemplos el caso del crucero *Mariscal Timoshenko*, que once días después de su encuentro con el HMS *Hermes* en aguas próximas a Canarias fue visto en solitario en las inmediaciones de Ascensión, esta vez por el 201. Squadron de la RAF, controlando el trasiego de unidades navales británicas en ambas direcciones, o la detección por parte de un avión de patrulla marítima de la presencia de un submarino soviético en superficie próximo a Malvinas, algo que se sospechaba pero que hasta ese momento no se había podido confirmar.

Durante aquel período de guerra no declarada, el archipiélago canario sería testigo de la actuación de unos y de otros. Pero las historias a su paso por Canarias, de esos unos y esos otros, merecen un capítulo aparte.

BIBLIOGRAFÍA

AIR 27/3565. Operations Record Books. 29.th Squadron.

AIR 27/2363. Operations Record Books. RAF Gibraltar.

AIR 27/3599. Operations Record Books. 206.th Squadron.

DEFE 58/264. Vuelo Nimrod, 12 de mayo.

DEFE 69/844. Diario HMS Invencible.

PREM 19/624. The Falklands crisis: visit of the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs to New York.

ADM 53/189353. Log's Ship HMS Hermes. Julio.

US Naval History and Heritage Command.

USS Carl Vinson. CY 82 Command History.

USS Jacksonville. Command History, 1982.

USS Carl Vinson. Maiden Cruise Book, 1982-83.

The significance of Soviet TU-95 Bear D. Deployments in West Africa. Interagency Intelligence Memorandum (CIA 1977).

http://forums.airbase.ru.

https://www.zona-militar.com.

http://www.inlichtingendiensten.nl.

http://www.vologda18.ru/.

http://malvinasislasargentinas.blogspot.com.es.