



**ESPECIALIZACIÓN EN ESTRATEGIA OPERACIONAL  
Y PLANEAMIENTO MILITAR CONJUNTO**

**TRABAJO FINAL INTEGRADOR**

**Tema:**

Doctrina y logística operacional aérea de la Guerra de Malvinas  
de 1982

**Título:**

La Guerra de las Malvinas de 1982, una experiencia para  
desarrollar doctrina y logística en el nivel operacional

**Autor:** Vicecomodoro Mariano German Gyenge

**Profesora:** Lic. María Cristina Alonso

2016

## **RESUMEN**

La Guerra de Malvinas se desarrolló en un ambiente geográfico denominado aeronaval, en donde la estrategia militar asignó al nivel operacional elementos aéreos de las tres Fuerzas Armadas para ser utilizados durante la campaña. La Armada Argentina fue la única fuerza que contaba en ese momento con la doctrina y con algunas aeronaves especializadas para llevar adelante este tipo de conflicto.

Por su parte, la Fuerza Aérea Argentina entregó personal a los niveles operacionales y tácticos para planificar, ejecutar y controlar operaciones aéreas con un total desconocimiento de la doctrina necesaria para llevarlas adelante, éstos debieron realizar sus tareas utilizando medios aéreos, aplicando táctica surgidas previas y durante el conflicto.

La falta de una doctrina específica para desarrollar las tareas aéreas en el ambiente geográfico en el que se desarrollaron y el empleo de material desprovisto de las características necesarias para ese ambiente operacional, hicieron que algunas de las operaciones aéreas realizadas por los niveles operacionales y tácticos pudiesen haber tenido una eficacia inferior a la esperada con el empleo de doctrina y medios acordes.

La carencia de una concepción de accionar en forma conjunta previo y durante el conflicto pudieron haber influido en la forma en el que se concretaron las acciones aéreas en el conflicto de Malvinas, ya sea desde la organización del nivel operacional y táctico y de cómo se planificaron y ejecutaron las misiones con los medios aéreos.

Por lo expuesto, la presente propuesta se concentra en investigar el comportamiento aéreo de la guerra de Malvinas del año 1982, para estimar su importancia y permita desarrollar doctrina y logística del nivel operacional.

En el trabajo se llega a la conclusión de que la hipótesis fue corroborada y que los mayores inconvenientes surgieron de la no aplicación de doctrina existente.

## **PALABRAS CLAVE**

Conflicto de Malvinas 1982, operaciones aéreas, doctrina y logística conjuntas.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>RESUMEN</b> .....	i
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	1
<b>CAPÍTULO I</b>	
Operaciones Aéreas.....	4
1. Introducción.....	4
2. Tareas de Exploración y Reconocimiento Aéreo (EyR).....	4
2.1. Tareas de EyR – Armada Argentina.....	5
2.2. Tareas de EyR – Fuerza Aérea Argentina.....	8
2.2.1. Requerimientos del material.....	8
2.2.2. Particularidades de las misiones.....	9
3. Tareas de Ataque a Unidades Navales.....	11
3.1. Tareas de Ataque de la Fuerza Aérea Argentina.....	11
3.2. Tareas de Ataque de la Armada Argentina.....	14
3.3. Tareas de Ataque de la Conjunta.....	15
<b>CAPÍTULO II</b>	
La Doctrina.....	18
1. Introducción.....	18
2. Fallas en el Planeamiento.....	20
3. Fallas en la Conducción.....	22

4. Fallas en la Oportunidad.....	25
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>26</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>28</b>
<b>ANEXO I</b>	
Ambiente Geográfico – Afectación a medios aéreos.....	30
1. Introducción.....	30
2. Características del ambiente geográfico y su influencia en los medios aéreos – Definición y Concepto.....	30

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen N° 1: Cobertura geográfica de los TO durante el conflicto de Malvinas.....	31
-----------------------------------------------------------------------------------	----

## ÍNDICE DE TABLAS

Cuadro N° 1: Resultados de operaciones de EyR de la Armada ange.....	6
Cuadro N° 2: Resultados de operaciones de EyR de la Fuerza Aérea Argentina.....	9
Cuadro N° 3: Resultados de operaciones de Ataque a Buques de la Fuerza Aérea Argentina .....	13
Cuadro N° 4: Resultados de operaciones de Ataque a Buques de la Armada Argentina .....	14

## INTRODUCCIÓN

El conflicto de Malvinas de 1982, ha dejado experiencias de las que se han extraído sus correspondientes enseñanzas para el ámbito militar, a su vez ha sido analizado por especialistas en donde se detallan errores surgidos en los niveles estratégico nacional, estratégico militar, operacional y táctico.

En el denominado Informe Rattenbach del año de 1982, dentro del análisis de la Resolución Estratégica Militar, la comisión de trabajo, haciendo referencia al poco tiempo previo a las acciones militares determinó que ello "...provocó que se enviasen a Malvinas tropas sin adiestramiento ni equipamiento adecuado, que no se hubiese completado la puesta a punto de las Fuerzas Aeronaval y Submarina y la improvisación de tácticas de ataque a buques y armamento a utilizar por parte de la Fuerza Aérea Argentina"<sup>1</sup> en esta cita se puede observar en forma general, que existieron falencias en adiestramiento de las fuerzas aeronavales y de carencias de doctrina y material acorde en el planeamiento y ejecución de tareas de la Fuerza Aérea Argentina.

Durante el conflicto, se conformó la Fuerza Aérea Sur al mando del Brigadier Crespo, orgánicamente fue un organismo del nivel táctico que actuó como operacional en donde las acciones se desarrollaron con una realidad que Rattenbach expresa de la siguiente forma: "en un teatro de operaciones que resultaba extraño a las unidades de la FAA, cuyos medios no se hallaban dotados y adiestrados para la lucha en el mar, la cual doctrinariamente era una responsabilidad primaria de la Armada..."<sup>2</sup>; los medios asignados no eran adecuados para ser empleados en el medio marítimo ya que no derivaban de una doctrina acorde.

Los medios aéreos fueron empleados durante el conflicto de Malvinas de 1982 con una determinada eficiencia afectada por las falencias antes descriptas.

---

<sup>1</sup>Informe Rattenbach; párrafo 144, b, 3); recuperado de <http://www.casarosada.gob.ar/pdf/InformeRattenbach/01-InformeFinal.pdf>.

<sup>2</sup> Dr. Comodoro Moro, Rubén; "Historia del conflicto del atlántico sur (la guerra inaudita II)"; Escuela Superior de Guerra Aérea; Buenos Aires; noviembre 1997; p. 94.

En la actualidad, se destaca un marco legal y reglamentario que establece lineamientos doctrinales de carácter conjunto y que surgirían a consecuencia de las lecciones aprendidas, principalmente de este conflicto desarrollados por las Fuerzas Armadas Argentinas; este marco legal, conforman una doctrina para el planeamiento y ejecución de un conflicto.

La doctrina y la conformación de organismos del nivel operacional poseen una naturaleza conjunta, estas bases doctrinales y todas las derivadas en el nivel táctico deben ser desarrolladas y aplicadas con anticipación a cualquier conflicto para obtener operaciones que sean eficaces en su ejecución.

Las experiencias observadas en el accionar de los medios aéreos analizados en la actualidad, pueden otorgar el estimar la importancia de una doctrina operacional aérea acorde al medio operacional de empleo y contar con material aéreos apropiados para ser utilizados en futuros conflictos de forma eficiente

La presente investigación busca, por medio del análisis de los factores que influyeron en el nivel operacional y los resultados obtenidos de las operaciones aéreas en la Batalla de Malvinas, proporcionar un estudio que sirva para entender la necesidad de poseer una doctrina y una logística conjuntas para el planeamiento en el nivel operacional y los ambientes geográficos donde se deba operar.

Se busca profundizar en los condicionantes que afectaron la actuación de los organismos del nivel operacional de carácter conjunto y específico de la fuerza aérea para observar la importancia de poseer una doctrina y logística apropiada en las operaciones a desarrollar.

En el marco de la existencia de una doctrina específica para determinadas operaciones, en la parte del trabajo que abarca el estudio de las tareas operativas, solo van a ser analizadas aquellas que carecían de las bases reglamentares para ejecutarlas.

Se busca con el presente trabajo, cubrir con la interrogante de: ¿Cuál fue el comportamiento aéreo en la Guerra de Malvinas para así estimar la importancia de una doctrina operacional aérea acorde y contar con medios aéreos apropiados para futuros conflictos?, el alcanzar a cumplir con la respuesta correspondiente, se logrará cubrir con el objetivo general propuesto que es el de "Analizar el comportamiento aéreo de la guerra de



Malvinas del año 1982, para estimar su importancia y permita desarrollar doctrina y logística del nivel operacional.

Para llegar a tan amplio objetivo, se busca alcanzarlo con la obtención de cubrir con los siguientes objetivos específicos: inicialmente describir las características teóricas que conforman el ambiente operacional aeronaval y su influencia en los medios aéreos, analizar los resultados de las tareas operativas que se ejecutaron en el conflicto y finalmente los factores que afectaron a los organismos del nivel operacional para su conformación y su actuación en el conflicto tomando como base, el marco doctrinal existente.

A modo de hipótesis se plantea que el planeamiento y la ejecución de determinadas operaciones aéreas en la Batalla de Malvinas 1982, permiten visualizar la importancia de la una doctrina conjunta y el desarrollo de medios aéreos acordes a esa doctrina.

Se utiliza una metodología de trabajo en donde se propone una investigación de tipo exploratorio y descriptiva buscando especificar la particularidad de esta temática y se emplea el análisis bibliográfico de fuentes primarias y secundarias, documentación oficial, artículos en los cuales se plasma el desarrollo de las operaciones aéreas el desarrollo de la Batalla de Malvinas 1982 así como la exploración de fuentes por internet.

El presente trabajo ha sido estructurado en dos capítulos, en el capítulo I se describen las intervenciones de los medios de personal y material aéreo durante el conflicto y en el último capítulo, se analiza los errores en la aplicación de la doctrina existente y como influyeron en los organismos del nivel operacional.

## **CAPÍTULO I**

### **OPERACIONES AÉREAS – EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO / ATAQUE AERONAVAL**

#### **1. Introducción**

En este capítulo se describe las intervenciones que tuvieron las aeronaves utilizadas junto con el personal que operó las mismas durante el conflicto de Malvinas de 1982.

Se resalta que en el Anexo I se describen las características del ambiente geográfico y su influencia en los medios aéreos, los datos expuestos complementa lo tratado en esta parte del trabajo.

Las aeronaves, permiten realizar diferentes tareas o actividades de acuerdo a como fueron diseñadas, existen determinadas oportunidades en que las aeronaves pueden ser empleadas en tareas para lo cual no fueron creadas originariamente y que pueden ejercerlas pero con ciertas dificultades.

En ocasiones esos inconvenientes pueden ser subsanados con modificaciones a determinadas partes o componentes de la aeronave o realizar los trabajos de forma diferente a la que normalmente se ejecutan.

De acuerdo al objetivo del proyecto, solo se van a describir aquellas tareas en donde aeronaves de las Fuerzas Armadas Argentinas, cumplieron sus misiones con falencias por no estar diseñadas para ejercerlas para poder extraer las conclusiones necesarias.

#### **2. Tareas de Exploración y Reconocimiento Aéreo (EyR)**

Las primeras operaciones que se analizan, son las ejecutadas en tareas de exploración y reconocimiento aéreo en el mar cumplidas en forma previa y durante el enfrentamiento de los contendientes del conflicto.

En forma general, las tareas de EyR permiten actualizar la información necesaria en determinadas áreas o zonas geográficas para que

posteriormente se puedan tomar acciones en consecuencia aprovechando la información recolectada.

Las tareas de EyR en este ambiente marítimo, poseen el objetivo de obtener conocimiento de las condiciones en que se encuentra el ambiente geográfico de un área determinada y/o ubicar a los medios navales presentes en estos lugares.

En cuanto a los medios de reconocimiento necesarios a ser empleados en el conflicto de Malvinas, debían poseer ciertas características como lo menciona Andrada en su libro: “El reconocimiento aéreo sobre el mar a grandes distancias se realiza con aviones especialmente diseñados, contruidos y diseñados para tal función. Además de tener gran autonomía deben contar con radares de búsqueda capaces de detectar naves de superficie en navegación.”<sup>3</sup>.

De la cita anterior se extraen que la extensa geografía en el que se ejecutan las misiones hace necesario que las aeronaves posean la capacidad de volar grandes distancias o de mantenerse prolongado tiempo en vuelo.

Asimismo, estas aeronaves deben estar equipadas con radares específicos, con potencias de emisión que permita abarcar amplias zonas y con la posibilidad de poder identificar barcos a grandes distancias a las que se encuentra la aeronave de reconocimiento.

La mayoría de las aeronaves son equipadas con radares cuya función principal es la de identificar las condiciones del clima que tiene el avión delante de su línea de vuelo y que es denominado meteorológico, básicamente poseen menor potencia que los de reconocimiento.

Normalmente además de contar con radares específicos, los sistemas de armas de EyR naval, cuentan con otros equipamientos electrónicos que permiten detectar la presencia de buque o aeronaves que trabajan en forma independiente del radar y que le otorgan a estas aeronaves un mayor grado de supervivencia en ambientes de combate.

## **2.1. Tareas de EyR – Armada Argentina**

---

<sup>3</sup>Andrada, Benigno Héctor; “Guerra aérea en las Malvinas”; Emecé Editores S.A.; Buenos Aires; 1983; p.44.

La Armada Argentina (ARA) empleó diferentes aeronaves en las tareas de EyR y que fueron agrupadas en diferentes escuadrillas aeronavales durante el conflicto, las características y particularidades se van a describir en forma específica para cada una de ellas.

En el siguiente cuadro, se presenta las diferentes aeronaves utilizadas por la ARA y la dependencia organizacional, asimismo se muestran las estadísticas en cantidad de operaciones realizadas, horas de vuelo insumidas en esas misiones y las bajas sufridas.

**Cuadro N° 1: Resultados de operaciones de EyR de la Armada**

<i>Aeronave</i>	<i>Dependencia</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Cantidad de salidas</i>	<i>Horas de vuelo</i>	<i>Bajas sufridas</i>
Lockheed P-2 Neptune	Escuadrilla Aeronaval de Exploración, Grupo de Tareas 80, TOAS	2	53	327	Ninguna
Beech B-200 King Air	Escuadrilla Aeronaval de Exploración, Grupo de Tareas 80, TOAS	2			
Beechcraft B-80 Queen Air	Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento Grupo de Tareas 80, TOAS	2	37	87,5	Ninguna
Beech B-200 King Air	Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento Grupo de Tareas 80, TOAS	4			
S2E	Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina Grupo de Tareas 80, TOAS	5	107	528	Ninguna
EMB 111 Bandeirante	Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina Grupo de Tareas 80, TOAS	2	39	206	Ninguna
<b>Totales</b>		<b>17</b>	<b>236</b>	<b>1148,5</b>	<b>Ninguna</b>

**Fuente: Elaboración propia en base al libro de Héctor A. Martini; “Historia de la Aviación Naval Argentina Tomo III”; recuperado de <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/av%20naval%20ct.pdf>**

Inicialmente, la ARA utilizó dos aeronaves Lockheed P-2 Neptune, poseían las características acordes para ser empleado en estas tareas, al respecto Martini<sup>4</sup> expresa que los equipos electrónicos habían podido ser calibrados correctamente permitiendo los máximos valores operativos electrónicos en distancia de detección.

Los equipamientos electrónicos con que contaban estas aeronaves, les permitieron detectar con suficiente distancia la presencia de elementos

<sup>4</sup>Recuperado de <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/av%20naval%20ct.pdf> .

navales y aéreos tanto amigos como enemigos y en el mismo sentido, al conocer el tipo de amenaza a la que se enfrentaban podían actuar en consecuencia para no ser blanco de las armas del oponente.

A diferencia de lo ya analizado con las aeronaves P2, los Beechcraft B-80 Queen Air y Beech B-200 King Air, no poseían equipamiento electrónico específico para la realización de tareas de EyR, esta característica que no condice con las necesarias particularidades que ya hemos mencionado y representa una vulnerabilidad para su empleo.

Se debe destacar que las mismas fueron comandadas por personal de la Armada que se encontraba capacitado y adiestrado en la ejecución de tareas de EyR en el ambiente naval y operaron desde el aeropuerto de Río Grande.

Combinando las particularidades de que eran aeronaves de mediano alcance, que operaron desde la Isla de Tierra del Fuego con personal capacitado para estas tareas, se puede deducir que la vulnerabilidad de no poseer equipamiento electrónico adecuado fue atenuada y facilitó el resultado de no poseer bajas.

Referente a las aeronaves S2E y EMB 111, Martini menciona que “El conflicto sorprendió a la Escuadrilla en una etapa de bajo nivel de adiestramiento tanto de pilotos como de operadores y personal de mantenimiento.”<sup>5</sup>.

Así también explica que las aeronaves no estaban diseñadas para la tarea encomendada, lo que obligó a los tripulantes a volar con limitaciones operativas excesivas y sin márgenes de seguridad.

Ante esta segunda falencia y con el conocimiento del riesgo que este tipo de tareas tiene en un ambiente de combate, desarrollaron modificaciones electrónicas para incrementar la baja probabilidad de supervivencia que presentaban, el mismo autor hace mención de estas adaptaciones realizadas como sigue.

Esta labor consistió fundamentalmente en reacondicionar los radares y equipos de alarma electrónica de los S2-E, y desarrollar, instalar y evaluar un equipo capaz de detectar los

---

<sup>5</sup>Recuperado de <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/av%20naval%20ct.pdf> p..250.

radares enemigos, medida ésta importantísima por el empleo táctico que se le dio en las operaciones y que en muchos casos los salvó de una destrucción segura.<sup>6</sup>

De la misma forma en que a los aviones de la Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento, las falencias que presentaban las aeronaves de esta escuadrilla fueron disminuidas, aplicando modificaciones para poder incrementar la posibilidad de supervivencia de las mismas durante la realización de las misiones.

## **2.2. Tareas de EyR – Fuerza Aérea Argentina**

### **2.2.1. Requisitos del material**

Posteriormente a la recuperación de las Islas Malvinas y ante la necesidad de los organismos del nivel operacional de poseer datos de la ubicación de la Fuerza de Tareas Navales del enemigo durante la aproximación hacia las islas, surge el requerimiento operativo de la realización de tareas de EyR lejano.

Andrada menciona que “Ni la Armada ni la Fuerza Aérea contaban en ese momento con material aéreo de esas características, pero la Fuerza Aérea disponía de aviones satisfacían uno de los requisitos: la gran autonomía.”<sup>7</sup>

Como respuesta a esta necesidad la FAA empleó aeronaves de gran autonomía, para cubrir con el necesario conocimiento de información actualizada de la ubicación de la flota del enemigo a medida que se aproximase a la zona de conflicto.

Las aeronaves que utilizó la FAA se destacaron en no poseer el equipamiento electrónico necesario como radar de alta potencia y sistema de detección electrónica, por el contrario, todas estaban equipadas únicamente con radares del tipo meteorológicos que hacía que las operaciones que desarrollaron fuesen vulnerables al enemigo.

Referente a la necesaria instrucción y adiestramiento de personal, Andrade haciendo referencia en la descripción de una de las misiones,

---

<sup>6</sup>Ibidem; p. 250..

<sup>7</sup>Andrada, Benigno Héctor; “Guerra aérea en las Malvinas”; Emecé Editores S.A.; Buenos Aires; 1983; p.44.

menciona que “La experiencia de la tripulación en búsqueda aeromárítima lejana era nula. Jamás la habían hecho antes por cuanto no había constituido hasta ese momento una tarea asignada a la Fuerza Aérea...”<sup>8</sup>.

El desconocimiento era general para todas las tripulaciones ya que surgía como lo expresa el autor, de que no se había desarrollado la reglamentación pertinente que surge del conocimiento y experiencia de ejecutar las mismas, ante esta falencia, sumado al corto tiempo disponible para realizarlas, el personal no fue instruido correctamente.

En el siguiente cuadro, se presenta las diferentes aeronaves utilizadas por la FAA y la dependencia organizacional, asimismo se muestran las estadísticas en cantidad de operaciones realizadas y las bajas sufridas.

**Cuadro N° 2: Resultados de operaciones de EyR de la Fuerza Aérea Argentina**

<i>Aeronave</i>	<i>Dependencia</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Cantidad de salidas</i>	<i>Bajas sufridas</i>
Boing 707	Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo , FAS, CAE	(1)	439	1
KC-130 / C-130	Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo , FAS, CAE	(1)		
FK-27	Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo 2, FAS, CAE	(1)		Ninguna
LJ-35A	Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo 2, FAS, CAE	5		
Escuadrón Fénix	Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo 2, FAS, CAE	31		
<b>Totales</b>		<b>17</b>	<b>236</b>	<b>1</b>

Nota:(1) Se emplearon aeronaves pertenecientes de la I Brigada Aérea

**Fuente: Elaboración propia en base al libro; “El vuelo del cóndor: centenario de la Fuerza Aérea Argentina”; Editorial de Arte; Buenos Aires; julio 2012**

La FAA utilizó aeronaves Boeing 707, KC-130 y C-130 para tareas de EyR lejano por la capacidad de autonomía de éstas y aeronaves FK-27 junto con las del Escuadrón Fénix para EyR cercano.

El Escuadrón Fénix que se componía de un total de treinta y cinco aeronaves pequeñas de transporte ejecutivo junto con aeronaves Learjet LJ-35A de la FAA que poseían la capacidad fotográfica.

## **2.2.2. Particularidades de las misiones**

<sup>8</sup>Ibidem; p.47.

Previo al inicio de las acciones bélicas, a partir del día 20 de abril se transmitió la particularidad de que el Escuadrón de Boeing 707 se encargaría de realizar vuelos de EyR como lo expresa Andrada en referencia a estas aeronaves: “la tarea a desarrollar: exploración y búsqueda lejana para determinar la posición exacta del grupo adelantado de la flota inglesa”<sup>9</sup>. La carencia de elementos electrónicos adecuados hacía que la identificación positiva de la flota aproximándose debía realizarse a la distancia del alcance visual, Andrade confirma esta necesidad refiriéndose a la falencia de capacidad de identificación del radar de navíos, así: “...para asegurarse, el avión debía acercarse a cuarenta o cincuenta kilómetros, es decir, al alcance de los misiles de defensa antiaérea...”<sup>10</sup>.

El primer encuentro de la flota por parte de un Boeing 707 se produce el 21 de abril y es descrito por Moro<sup>11</sup> en su libro, en forma resumida, explica que el 21 de abril un Boeing 707 en misión de EyR es interceptado por un Sea Harrier que voló a su lado sin derribarlo; el 24 de abril se realiza otro vuelo con idénticas características.

Se debe destacar que estas experiencias se presentaron en forma previa a que los dos contendientes permitiesen el empleo de las armas ante la presencia del enemigo y se puede explicar, de que los aviones de transporte no fuesen derribados, en base a que las negociaciones de los estados continuaban en curso con la posibilidad de evitar el inicio del conflicto.

A pesar de la gran exposición de que eran puestas estas aeronaves para el cumplimiento de las tareas con elevadas probabilidades de ser derribadas, las misiones se continuaron realizando por los dos sistemas de armas de largo alcance durante los días posteriores.

El 22 de mayo en otro trabajo similar acontece el resultado que es detallado en el libro El Vuelo del Cóndor<sup>12</sup>, en esta particular misión, un Boeing 707 se aproximó a un grupo de buques enemigos quienes dispararon sus armas defensivas sin hacer impacto en la aeronave.

---

<sup>9</sup>Andrada, Benigno Héctor; “Guerra aérea en las Malvinas”; Emecé Editores S.A.; Buenos Aires; 1983; p.44.

<sup>10</sup>Andrada, Benigno Héctor; “Guerra aérea en las Malvinas”; Emecé Editores S.A.; Buenos Aires; 1983; p.47.

<sup>11</sup> Dr. Comodoro Moro, Rubén; “Historia del conflicto del atlántico sur (la guerra inaudita II)”; Escuela Superior de Guerra Aérea; Buenos Aires; noviembre 1997; p. 87.

<sup>12</sup>El vuelo del cóndor: centenario de la Fuerza Aérea Argentina; Editorial del arte; Buenos Aires; julio 2012; p. 167.



Las acciones de combate ya habían comenzado y a pesar de que la aeronave argentina quedase indemne del encuentro, estas tareas se continuaron particularmente en la búsqueda de los cargueros que abastecían a la flota.

El 1 de junio fue enviado un hércules C-130 a las proximidades del Estrecho de San Carlos con la finalidad de localizar los buques que pudiesen operar al norte del mismo, en El Vuelo del Cóndor<sup>13</sup> se relata, como un C-130 efectuó una operación de EyR empleando una nueva técnica que otorgaba mayor seguridad empleando el radar.

La técnica empleada se basaba en la realización de una triangulación electrónica haciendo dos mediciones de la posición del objeto que se quería localizar, destacamos que ya se había evolucionado en cuanto a que en las primeras misiones, el reconocimiento que se realizaba era en forma visual.

Como consecuencia del uso de este procedimiento y debido a que el enemigo utilizando los radares de los buques, localizó la aeronave de transporte y dirigió a dos aeronaves de interceptación, derribando la aeronave de transporte en misión de exploración y reconocimiento.

### **3. TAREAS DE ATAQUE A UNIDADES NAVALES**

Las segundas operaciones que se analizan son las de ataque a unidades navales del enemigo que fueron realizadas por parte de las Fuerzas Armadas Argentinas, en su mayoría, con aeronaves del tipo caza bombardeo, es decir, aeronaves como el Mirage V, A-4B y A-4C de la FAA y A4-Q junto con Super Étendard de la Armada Argentina;

#### **3.1. TAREAS DE ATAQUE DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA**

Para el adiestramiento de las tripulaciones, principalmente de la FAA que no poseían conocimiento ni experiencia, Moro<sup>14</sup> explica que se realizó una práctica de ataque a un destructor similar al del enemigo, los resultados con

---

<sup>13</sup>El vuelo del cóndor: centenario de la Fuerza Aérea Argentina; Editorial del arte; Buenos Aires; julio 2012; p. 182.

<sup>14</sup> Dr. Comodoro Moro, Rubén; "Historia del conflicto del atlántico sur (la guerra inaudita II)"; Escuela Superior de Guerra Aérea; Buenos Aires; noviembre 1997; p. 85.

las técnicas conocidas daban un 25% de supervivencia en formación con un 90% de probabilidad de ser derribadas.

En estos números se puede observar la escasa probabilidad de supervivencia existente ante el enfrentamiento de aeronaves de ataque con buques que poseían sistemas de defensa con que contaban el enemigo y que se tenía conocimiento.

En las prácticas mencionadas en la cita anterior entre aeronaves de la FAA y un destructor tipo 42 de la ARA, se presentaron diferencias de opiniones y Moro la presenta como sigue:

...nuestros marinos opinaban, ante la consternación de los pilotos, que los aviones atacantes habían sido “derribados” en casi todos los casos, mientras que los mandos de la Fuerza Aérea no estaban completamente convencidos de esta aseveración: se habían observado – al penetrar en el lóbulo del radar de las fragatas- que un avión volando al máximo de velocidad y al mínimo de altura, atacando por sorpresa, no otorgaba el tiempo necesario a las defensas del buque para dar el preaviso y disparar sus armas antes de que el avión incursor hiciese empleo de sus propias armas...<sup>15</sup>.

La cita anterior describe la forma en que se realizaron los ataques a los buques de la Fuerza de Tareas Británicas tanto por parte de los aviones de la FAA como los A4-Q de la ARA que adoptaron esta técnica no conocida hasta ese momento y que esas probabilidades de supervivencia no fueron consecuentes en la realidad.

Otra de las dificultades que debieron enfrentar, está referido al armamento, específicamente de bombas con que contaba la FAA y que utilizó en los ataques las cuales estaban creadas para objetivos terrestres y no para los objetivos navales.

Rattenbach<sup>16</sup> hace referencia al armamento empleado por parte de la FAA recalcando una eficacia disminuida de las misiones al solo explotar un 40% de las bombas que impactaban en los buques y que esto era debido a que las

---

<sup>15</sup> Dr Comodoro Moro, Rubén; “Historia del conflicto del atlántico sur (la guerra inaudita II)”; Escuela Superior de Guerra Aérea; Buenos Aires; noviembre 1997; p. 103.

<sup>16</sup>Informe Rattenbach; párrafo 621, b, 3); recuperado de <http://www.casarosada.gob.ar/pdf/InformeRattenbach/01-InformeFinal.pdf>.

bombas disponibles no eran aptas para blancos navales, ni para la forma de ataque que se empleó.

Otro factor que influyó en esta estadística obtenida fue que los buques modernos que empleó el enemigo estaban contruidos con metales más livianos y que por consecuencia presentaban poca resistencia al impacto de las bombas.

Martini<sup>17</sup> en su libro señala que la FAA no poseía bombas con cola retardante, necesarias para ataque a baja altura; resalta que había quedado demostrado con los ataques principalmente en San Carlos donde fueron impactados 15 buques y que las bombas no habían explotado.

A diferencia de lo expuesto y con el apoyo de material por parte de la ARA, durante el día 25 de mayo se registró un ataque que es detallado en El Vuelo del Cóndor<sup>18</sup>, donde dos Escuadrillas atacaron dos buque en forma simultánea, la primera lanzó bombas convencionales que no explotaron aunque inutilizaron la aeronave.

La segunda escuadrilla utilizando bombas de caída retardada hicieron que el buque se hundiera en veinte minutos, finalmente el autor comenta que esta tarea resultó ser una de acciones más eficientes del conflicto.

Con la utilización del armamento correcto, se incrementó la posibilidad de afectar a los buques que eran atacados y permitían que fuesen necesarias menos misiones de ataque para poder neutralizar a estos blancos.

**Cuadro N° 3: Resultados de operaciones de Ataque a Buques de la Fuerza Aérea Argentina**

<i>Aeronave</i>	<i>Dependencia</i>	<i>Cantidad de salidas</i>	<i>Buques afectados</i>	<i>Buques inutilizados</i>	<i>Buques hundidos</i>	<i>Bajas sufridas</i>
A4-B y A4-C	FAS, CAE.	445	11	9	4	34
M-V	FAS,CAE.					
<b>TOTALES</b>		<b>445</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>34</b>

**Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la página oficial de la FAA; Recuperado de [https://www.faa.mil.ar/conflicto/las\\_cifras.html](https://www.faa.mil.ar/conflicto/las_cifras.html)**

<sup>17</sup>Recuperado de <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/av%20naval%20ct.pdf> p.81.

<sup>18</sup>El vuelo del cóndor: centenario de la Fuerza Aérea Argentina; Editorial del arte; Buenos Aires; julio 2012; p. 176.

### 3.2. TAREAS DE ATAQUE DE LA ARMADA ARGENTINA

La ARA empleó aeronaves A4-Q, Martini afirma que los resultados obtenidos por el accionar de estas aeronaves fueron de la siguiente forma: “Los daños causados al enemigo fueron desproporcionados con respecto a la magnitud de la Unidad: el hundimiento de dos fragatas tipo 21 fueron acreditados a la Escuadrilla de acuerdo con los análisis de inteligencia.”<sup>19</sup>.

En cuanto a las pérdidas de aeronaves se menciona en el mismo documento que fueron tres debido a la acción de aeronaves enemigas, durante el retorno de las mismas luego de una tarea de ataque a objetivos navales.

De la misma manera la ARA empeñó cuatro aeronaves Super Étendard, Martini resume sus logros: “...5 salidas operativas (3 efectivas, 2 abortadas) de 2 aviones cada una. Lanzó 5 misiles AM-39 EXOCET (todo lo disponible) y logró 3 impactos. No sufrió bajas de personal ni material.”<sup>20</sup>.

En el documento de la cita anterior se señala además, que los tres impactos resultaron en el hundimiento de la fragata Sheffield, del porta contenedores Atlantic Conveyor y en averías al portaaviones Invincible.

Por su parte, la ARA con el empleo de sus aeronaves A4-Q obtuvo los siguientes resultados: con la ejecución de 39 salidas y la pérdida de 3 aeronaves pudo hundir 2 buques.

La utilización de los Super Étendard se alcanzó con solo 3 salidas, sin haber sufrido ningún derribo, el hundimiento de 2 buques y la afectación de otro.

En el cuadro que sigue, se presentan datos de las acciones de las aeronaves de la ARA.

**Cuadro 4: Resultados de operaciones de Ataque a Buques de la Armada Argentina**

<i>Aeronave</i>	<i>Dependencia</i>	<i>Cant. Aeronaves</i>	<i>Salidas</i>	<i>Buques afectados</i>	<i>Buques hundidos</i>	<i>Bajas sufridas</i>
A4-Q	2º Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, Grupo de Tareas 80, TOAS	8	39	1	2	-
Super	2º Escuadrilla Aeronaval	4	3	-	2	3

<sup>19</sup>Recuperado de <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/av%20naval%20oct.pdf> p.397.

<sup>20</sup>Ibidem; p.338.

Étendard	de Caza y Ataque, Grupo de Tareas 80, TOAS					
<b>TOTALES</b>		12	42	1	4	3

Fuente: Elaboración propia en base al libro de Héctor A. Martini; “Historia de la Aviación Naval Argentina Tomo III”; recuperado de <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/av%20naval%20oct.pdf>

### 3.3. TAREA DE ATAQUE CONJUNTA

El ataque al portaviones invencibles fue una operación planificada y coordinada en forma conjunta por el Comando del Atlántico Sur y la Fuerza Aérea Sur, siendo ejecutada por medios específicos de la Armada y de la Fuerza Aérea.

La operación es descripta en forma acotada en la siguiente cita:

...el Comando del Atlántico Sur apostó su último Exocet al premio mayor...solicitó a la FAS un KC-130H...el Brigadier Crespo propuso aumentar el poder de fuego, con una escuadrilla de A-4C armados con tres bombas de 250 kilos cada uno...Acordada la acción conjunta, la FAS planificó los detalles y las medidas de coordinación.<sup>21</sup>

En total se emplearon ocho aeronaves para la misión, dos aeronaves KC-130H para reaprovisionar combustible a las aeronaves de caza, dos aviones Super Étendard de la ARA, aeronaves modernas con misiles para blancos navales y cuatro A-4C de la FAA con la función de incrementar los efectos de neutralizar al Portaaviones utilizando bombas.

Los dos sistemas de armas de ataque operaron de acuerdo con sus procedimientos de empleo, en El Vuelo del Cóndor se detallan los hechos como de la siguiente forma:

...a 80 kilómetros, los radares de los Super Étendard se encendieron por un instante, dos ecos aparecieron en pantalla...A 36 kilómetros, Francisco disparó el misil y los A-4C persiguieron al Exocet...Ureta e Isaac legaron al objetivo, que

<sup>21</sup>El vuelo del cóndor: centenario de la Fuerza Aérea Argentina; Editorial del arte; Buenos Aires; julio 2012; p. 179.

se encontraba cubierto por una nube humosa y lanzaron sus bombas.<sup>22</sup>

En esta misión se visualiza claramente la diferencia que existe en empleo de dos sistemas de armas diferentes, uno desarrollado específicamente para la misión que fueron los Super y otro que poseía deficiencias para cumplir con la tarea y que fueron los A-4C.

Cada sistema empleó su procedimiento de ataque específico, como resultado podemos destacar que las dos aeronaves de la ARA retornaron a su base y solo la mitad de las aeronaves de ataque de la FAA regresaron a las suyas.

El armamento empleado por los Super alcanzó al objetivo fijado y el de los A-4C, el cincuenta por ciento no llegó al blanco ya que las aeronaves que las contenían fueron derribadas y el resto del armamento se estima que impactó ya que no pudo ser corroborado.

Considerando la cantidad de salidas en relación a la cantidad de buques hundidos/inutilizados permite obtener que: la FAA obtuvo una relación de 34,2 salidas por cada buque neutralizado, mientras que la ARA, uniendo los datos de los dos sistemas de armas, presentó un resultado de 10,5.

La gran diferencia que se deduce de las estadísticas surge, como en el caso de las tareas de EyR, de la influencia de múltiples factores que afectaron a la obtención de esos resultados.

En el caso de la ARA, los Super Étendard en ese entonces eran aeronaves de última generación diseñados específicamente para atacar a naves de superficie, aunque la experiencia de las tripulaciones utilizando el armamento que empleaban estas aeronaves era mínima.

Los aviones A4-Q de la armada presentaban similares características a las del tipo A4 de la FAA y realizaron las mismas técnicas de ataque que sus pares, la diferencia sustancial se presenta con la utilización de armamento apto para ser empleado en el ataque de los buques.

Finalmente, las aeronaves de la FAA atacaron los objetivos navales con técnicas surgidas previas al conflicto y con armamento que en su mayoría estaba diseñado para blancos de superficie.

---

<sup>22</sup>Ibidem; p. 179.

A las diferencias señaladas en el material utilizado, sumado a que las tripulaciones de la FAA no tenían una doctrina para ejecutar estas misiones, Martini señala que posterior al 2 de abril, la ARA envió un grupo de oficiales que tuvo la función de colaborar en el asesoramiento de las tareas que se ejecutaron.

Martini señala esta colaboración de la siguiente forma: “La tarea no era fácil, había que asesorar sobre técnicas y tácticas de exploración y ataque en el mar a pilotos que, por su función específica, operaban sobre tierra...”<sup>23</sup> queda claro que esta dificultad afectó directamente en los resultados obtenidos al finalizar el conflicto.

---

<sup>23</sup>Recuperado de <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/av%20naval%20oct.pdf> pag 81.

## CAPÍTULO II

### LA DOCTRINA

#### 1. Introducción.

En este capítulo se estudia los errores de no aplicar bases doctrinales realizados por organismos que ejercieron la conducción de las acciones en el Conflicto de Malvinas en los diferentes niveles, como se emplea en la actualidad, estratégicos y operacionales.

Se entiende por Doctrina a la siguiente definición que se encuentra en el reglamento RAC-3 que la define como aquella que: “Determina los principios para la concepción, conducción y empleo del Instrumento Militar de la Defensa Nacional e involucra a todos los niveles y campos para asegurar la utilización eficaz de las fuerzas, en operaciones específicas, conjuntas y combinadas.”<sup>24</sup>

Al analizar esta definición, se llega a conclusiones de que la Doctrina queda establecida en documentos que permite a los diferentes niveles de las organizaciones militares, administrar el instrumento militar con lineamientos predeterminados para obtener los mejores resultados.

Asimismo, en el RAC1 se menciona los puntos que se observan en la siguiente cita.

Toda doctrina debe reunir las siguientes características:

- 1º) Constituir un cuerpo sistemáticamente organizado de normas y conceptos.
- 2º) Tener un marcado carácter orientador, para que pueda coordinar pensamientos y conductas, basando en ello la toma de decisiones.
- 3º) Dirigirse hacia un fin último y claramente determinado con anterioridad a la definición de la misma doctrina.
- 4º) Sintetizar una opción estratégica de nivel militar que permita planificar el próximo empleo de los medios y guiar su adiestramiento operacional.

---

<sup>24</sup>Fuerza Aérea Argentina; Reglamento de Doctrina Básica; RAC-1; proyecto 2010; p.1.



5º) Estar sancionada por autoridad idónea que además, pueda supervisar su aplicación.

6º) Ser promulgada (impresa en documentos y difundida).<sup>25</sup>

Se observa que son lineamientos generales que conforman un marco reglamentario establecido a ser acatados. En el mismo sentido el documento menciona que la doctrina no es permanente y debe ser actualizada continuamente, su confección se basa en los conocimientos y experiencias que se poseen a través del tiempo, de la misma manera, los avances tecnológicos que surgen en el tiempo deben ser considerados para su perfeccionamiento.

Po lo expuesto en el documento denominado Informe Rattenbach, presenta una exhaustiva cantidad de conclusiones derivadas del análisis de la no aplicación de la doctrina en todos los niveles de conducción, a continuación se realiza una cita referente a lo expresado.

Los errores originados en la máxima conducción política y militar del país se fueron transmitiendo de esta manera en la cadena de comando en sentido descendente y produjeron una planificación contribuyente defectuosa, la que se tradujo en una acción improvisada por parte de nuestras FFAA.<sup>26</sup>

Se observa que los errores iniciales surgen desde el comienzo de la planificación del conflicto y que al irse sumando los errores de los otros niveles, afectaron finalmente en la eficacia operativa del personal y el material empeñados en las acciones de combate.

De acuerdo a esta relación directa de como los errores del nivel superior afectan al nivel inferior que le sigue, se mencionan los errores de no aplicar la doctrina en el nivel estratégico nacional y militar, que condicionaron al nivel operacional en la aplicación de las doctrinas que se tenía en ese momento.

La acción militar conjunta, en un concepto moderno que contiene varios principios entre ellos, la FAA establece que debe: “Propiciar la racionalidad

---

<sup>25</sup>Fuerza Aérea Argentina; Reglamento de Doctrina Básica; RAC-1; proyecto 2010; p.1.

<sup>26</sup>Informe Rattenbach; párrafo 762; recuperado de <http://www.casarosada.gob.ar/pdf/InformeRattenbach/01-InformeFinal.pdf>.

en la generación y empleo de los medios, desarrollando las capacidades operacionales específicas que permitan complementar a las otras Fuerzas<sup>27</sup>, se observa la necesidad de que las Fuerzas Armadas tengan una obtención logística con pensamiento conjunto para su empleo futuro, buscando la sinergia que otorga el alcanzar la capacidad de operar juntos, es decir: ser interoperables.

La base doctrinal a la que se hace referencia al inicio del capítulo, comienza con la Ley 16970/66 que establece los principios generales de la defensa nacional, la Ley 19276/71 que crea la Secretaria de Planeamiento y Acción de Gobierno y la Ley 22559/82 de Seguridad Nacional Teatro de Operaciones y Gobernaciones Militares.

Asimismo se encuentra el Decreto 1646/67 que contiene la Aprobación del Planeamiento Nacional, el Decreto 738/67 que Reglamentación de la Ley 19970 y finalmente el reglamento que establece el proceso de planeamiento de comando de la FAA denominado Reglamento de organización y métodos para la solución de problemas militares, RAG 13 del año 1981.

## **2. Fallas en el planeamiento.**

En forma general, Rattenbach expresa en su informe, lo siguiente:

Los procedimientos adoptados por la Junta Militar condujeron a la Nación a la guerra sin una adecuada preparación, contradiciendo normas esenciales de planificación y engendrando así errores y omisiones fundamentales que afectaron la orientación estratégica militar y la coherencia de la planificación contribuyente. Todo ello constituyó una causa decisiva de la derrota<sup>28</sup>

Esta cita sintetiza el inicio de los errores en cuanto al planeamiento que representó una cadena de errores que se fueron sumando a medida que transcurrió el tiempo, estos errores se basaron en la no aplicación de las normas existentes.

---

<sup>27</sup>Informe Rattenbach; párrafo 764; recuperado de <http://www.casarosada.gob.ar/pdf/InformeRattenbach/01-InformeFinal.pdf>.

<sup>28</sup>Recuperado de [https://www.faa.mil.ar/conflicto/las\\_cifras.html](https://www.faa.mil.ar/conflicto/las_cifras.html).

La Junta Militar ordenó la planificación inicial para la recuperación de las Islas a un pequeño grupo de trabajo, imponiéndole criterios y limitaciones excesivas para esa tarea, esta comisión realizó un planeamiento parcial donde solo conformó la etapa de ocupación de las Islas.

Dicha junta no permitió la intervención de organismos específicos existentes, Estados Mayores, que eran los organismos competentes para la realización de dicha actividad.

El inicio de la operación militar fue adelantándose, comenzó con un posible empleo a partir del 9 de julio de 1982, posteriormente se cambió al 15 de mayo y finalmente con un preaviso de cinco días se le ordenó para el 1º de abril de 1982.

Debido al adelantamiento de la decisión de iniciar la recuperación de las islas, no permitió que se completara el planeamiento militar en la secuencia que estaba normado desarrollando planes contribuyentes sin la existencia del documento que la debía generar.

Referido a la modificación en la fecha establecida por en el máximo nivel de conducción, Rattenbach menciona como sigue:

Ello afectó el proceso de planificación de comando sensiblemente, teniendo en cuenta dos de sus aspectos básicos. a. El planeamiento de cada nivel debe estar basado en el del nivel inmediato superior. b. La determinación de las operaciones eficaces, que permitirán el logro de los objetivos que son producto de una planificación correctamente elaborada.<sup>29</sup>

Se extrae que la determinación de las acciones que se van realizar como respuesta militar a un problema, serán correctas si los diferentes planes responden en forma contribuyente a los del nivel superior que debe estar correctamente confeccionado.

La secuencia temporal y escalonada de la elaboración de los documentos que debían confeccionarse, se realizó de una manera no formal, esto condujo a que algunos de ellos, no fuesen conformados con los lineamientos necesarios para su realización.

---

<sup>29</sup>Informe Rattenbach; párrafo 119; recuperado de <http://www.casarosada.gob.ar/pdf/InformeRattenbach/01-InformeFinal.pdf>.

El adelantamiento de la fecha de la operación con el inconveniente de la incorrecta confección de los planes de los niveles estratégicos nacionales y militares, hicieron que los organismos del nivel operacional no fueran los necesarios al problema y que éstos, se equivocaran en establecer correctamente sus misiones, responsabilidades, jurisdicciones y las relaciones entre éstos, al no basarse correctamente en los principios rectores para su confección.

La estrategia militar consideró inicialmente que Inglaterra no reaccionaría militarmente ante la ocupación del 2 de abril, al tomar conocimiento del importante cambio de situación, debió modificar sustancialmente su tarea, debió pasar de un concepto de ocupar y negociar a ocupar, reforzar y disuadir para negociar, la falta de tiempo de planeamiento no le permitió aplicar los conceptos fundamentales del proceso de planificación de comando.

En el planeamiento inicial no intervinieron todos los órganos de gobierno al no conformarse el Consejo Nacional de Seguridad, establecido en la ley número 16.970 del año 1966 y que implantaba las directas obligaciones y responsabilidades en cuanto a la Defensa Nacional.

Frente al cambio del propósito que tenían los organismos operacionales y la falta de planificación posterior al 2 de abril, Rattenbach resalta la consecuencia de que: "Las operaciones posteriores se fueron improvisando y ordenando sobre la marcha"<sup>30</sup>, esto resalta que no se pudo aplicar el método de planeamiento correspondiente.

### **3. Fallas en la conducción.**

Referente a ésta área, Rattenbach hace mención de la siguiente carencia en el nivel estratégico: "No existió, durante el desarrollo del conflicto, una conducción que centralizara, en forma orgánica, continua y eficiente, el ejercicio de un comando unificado, con control de todos los factores que conformaban las situaciones de crisis"<sup>31</sup>.

---

<sup>30</sup>Informe Rattenbach; párrafo 763; recuperado de <http://www.casarosada.gob.ar/pdf/InformeRattenbach/01-InformeFinal.pdf>.

<sup>31</sup>Informe; párrafo 765.

Queda claro que todos los organismos que existían y los que fueron conformados, que intervinieron con responsabilidades en la conducción militar del conflicto, se equivocaron en aplicar los conceptos en que se debe basar esta actividad.

Esta función no la ejerció correctamente el Comité Militar (COMIL), legalmente constituido, tanto los Comandantes en Jefes de las Fuerzas Armadas y comandantes de los organismos del nivel operacional y táctico vulneraron continuamente la cadena de comando legal, se comunicaban y daban órdenes en forma directa, afectando principios básicos de la conducción.

Estas acciones de invasión entre las diferentes jurisdicciones sin el conocimiento de los superiores directos de organismos legalmente constituidos, perjudicaron en gran medida el desenvolvimiento de los niveles operacionales, y tácticos y consecuentemente los resultados obtenidos.

Con respecto a la acción conjunta, Rattenbach hace referencia del modo siguiente: “El no haber ejercitado con anterioridad la conducción conjunta, constituyó una debilidad decisiva para nuestras FF.AA. hecho que se puso gravemente de manifiesto en la confrontación con un enemigo altamente capacitado.”<sup>32</sup>

Las Fuerzas Armadas previo al conflicto no habían formado y adiestrado correctamente a sus medios con conceptos y principios de empleo conjunto, esto derivó en la ejecución de operaciones individualistas en donde no se pudo usufructuar los beneficios de la integración de esfuerzos para la obtención de mejores resultados.

Esta carencia en la ejercitación del accionar conjunto, abarco tanto al personal que realizó responsabilidades de planificación como de aquellos que desarrollaron misiones de combate en el conflicto, por fin, el material con que se operó carecía las características necesarias para facilitar la acción conjunta.

Rattenbach menciona que le COMIL operó incorrectamente al: “Vulnerar asimismo los principios esenciales que consagran las experiencias bélicas para la acción conjunta y afectar de ese modo la unidad de comando y la

---

<sup>32</sup>Informe Rattenbach; párrafo 768; recuperado de <http://www.casarosada.gob.ar/pdf/InformeRattenbach/01-InformeFinal.pdf>.

máxima integración de las fuerzas, así como su plena utilización y su apoyo mutuo”<sup>33</sup>

El autor hace mención a los cuatro principios básicos que estaban establecidos y que debían regir la acción militar conjunta, estos principios debieron ser aplicados por todos los organismos que tenían carácter conjunto.

La falta de unidad de comando se observó en que el poder militar no fue conducido por un solo comando, el TOAS por su área de responsabilidad lo debería haber asumido, este error no permitió que estuviesen unificados esfuerzos y que existiesen las coordinaciones necesarias.

La aplicación de la máxima integración hubiese permitido que tanto la planificación como la conducción de los organismos operacionales se complementaran, interrelacionaran y fuesen interdependientes haciendo que se logre una economía de medios adecuada, con gran eficacia.

El aplicar una plena utilización y apoyo mutuo de los componentes habría acarreado un accionar colaborativo operando en sus máximas capacidades con resultados sinérgicos para alcanzar cada uno de ellos, sus propios objetivos.

La conformación de organización del instrumento militar dentro del TO debía responder a las necesidades operacionales surgidas para cumplir con la misión impuesta, Rattenbach destaca que “Los comandos operacionales se asignaron más por razones de política ínter fuerzas que por necesidades funcionales...”<sup>34</sup>.

Esta afirmación, se ve reflejada observando que La Fuerza Aérea Sur (FAS) operó como un organismo del nivel operacional con total libertad a pesar de depender del Comando Aéreo Estratégico, poseía la mayor cantidad de medios aéreos y operaba en áreas de responsabilidad del TOS y del TOAS con quienes no poseía una dependencia directa.

La FAS funcionó como el componente aéreo del TOAS, ya que operaba dentro del área de responsabilidad de este TO y obtenía efectos sobre objetivos materiales que contribuían al logro de la misión del organismo operacional pero no dependía del mismo.

---

<sup>33</sup>Ibídem; párrafo 806.

<sup>34</sup>Informe Rattenbach; párrafo 767; recuperado de <http://www.casarosada.gob.ar/pdf/InformeRattenbach/01-InformeFinal.pdf>.

Debido a esta incongruencia, existieron problemas de coordinación para intercambio de información que resultaron en que se realizaban esfuerzos duplicados e innecesarios; la creación del Centro de Operaciones Conjuntas (CEOPECON) de nivel operacional que tenía la finalidad de salvar estos inconvenientes, no los pudo solucionar.

El TOAS creado de carácter conjunto, no se le asignó un estado mayor acorde ni los medios de combate necesarios, es exigido que en la creación de un organismo de este tipo debería otorgársele una misión y los elementos necesarios para alcanzarla.

Ninguno de los comandantes de las FFAA o comandos operacionales, exigió el cumplimiento de la doctrina conjunta que establecía que la eficacia para alcanzar los objetivos en la guerra, solo se podía lograr mediante la aplicación de los principios del accionar en forma conjunta.

#### **4. Fallas en la oportunidad.**

El tiempo disponible para realizar el planeamiento es un factor que está contemplado en la doctrina y en el caso de este Conflicto, determinó la realización de un planeamiento de crisis del nivel operacional; esta decisión apresurada de iniciar las acciones condujo a falencias de organización y planeamiento en todos los niveles.

Al adelantar la fecha de inicio de la operación del 2 de abril, trajo aparejado serios inconvenientes, que principalmente sufrieron los organismos del nivel táctico, como la realización de una correcta preparación territorial, recepción de material bélico desde el exterior, capacitación y adiestramiento del personal para cumplir sus funciones en todos los niveles, y las condiciones del ambiente geográfico normalmente eran las más restrictivas para desarrollar.

El TOAS no usufructuó el momento del desembarco del enemigo en las islas teniendo conocimiento que el esfuerzo para el establecimiento y consolidación de una cabecera de playa representa el momento más vulnerable en una operación de desembarco.

## CONCLUSIONES

Sobre la base del análisis efectuado de la Batalla de Malvinas de 1982 y a la luz de los resultados obtenidos en los capítulos anteriores, se puede arribar a las siguientes conclusiones:

- El ambiente geográfico influye significativamente en los medios que van a operar en determinada región en cuanto a la aptitud que va a poseer en su desenvolvimiento, el medio aéreo quedó condicionado significativamente para poder realizar las misiones militares que ejecutó.
- El material a ser empleado en un conflicto debe reunir indefectiblemente, correctas características para las funciones a las cuales se lo va a emplear; las modificaciones que se pueda realizar en el material utilizado para el combate, permiten minimizar las deficiencias de las mismas y obtener mayores probabilidades de supervivencia.
- La aplicación de los principios de la acción militar conjunta hubiese permitido subsanar o minimizar estas falencias, inicialmente se hubiese adquirido material con la capacidad de interoperar facilitando a los niveles operacionales resultados superadores.
- El personal que opera los elementos de combate debe estar capacitado y adiestrado para la función que va a desarrollar en un conflicto, esto facilita e incrementa los resultados de las operaciones; los organismos operacionales conjuntos como el TOAS, que no fue conformado con el personal necesario de las tres fuerzas hubiese permitido una correcta coordinación e intercambio de conocimientos para facilitar el planeamiento y subsanar a los niveles inferiores, sus falencias.
- Las técnicas, tácticas y procedimientos de la operación de los sistemas de armas deben ser comprobados y permitir estimar correctamente las probabilidades de éxito de las mismas, la incursión de procedimientos innovadores permitió obtener resultados superadores; la capacitación y la realización de ejercicios conjuntos abarcando tanto los niveles operacionales como tácticos habría permitido alcanzar mejores niveles de efectividad en sus tareas.
- Los errores de la aplicación de la doctrina en la confección de documentos del nivel estratégico nacional, fueron transmitidos a los del nivel



estratégico militar que sumó otros errores y que imposibilitaron un correcto planeamiento y organización del nivel operacional; el estado mayor conjunto no actuó de acuerdo a los lineamientos estipulados en las normas y reglamentos que poseía.

- El adelantamiento de la fecha de inicio de la recuperación de las islas Malvinas, ocasionó que los planes fueran realizados de una manera no formal que acarrearón resultados que no lograban cumplir con los principios del proceso de planificación de comando existente.

- Las Fuerzas Armadas no formaron ni adiestraron al personal en base a los lineamientos de la acción conjunta, de la misma forma el estado mayor conjunto no controló ni exigió esta actividad, previo al conflicto.

- Los organismos del nivel operacional de naturaleza conjunta y específica, presentaron errores en la conducción al alterar la cadena de mando legal; el TOAS no operó como un organismo conjunto al: no exigir al nivel superior la corrección de sus falencias, ejercer las funciones propias al no coordinar con los otros organismos necesidades, acciones y responsabilidades.

- La FAS actuó como un organismo del nivel operacional al independizarse en sus actividades con el CAE y no mantuvo una comunicación ni coordinó correctamente con el TOAS, organismo que poseía la responsabilidad en el área en donde acontecieron la mayoría de las acciones de combate del conflicto.

- A pesar de existir una doctrina de carácter conjunto, todos los niveles de conducción, incurrieron en errores marcados en el informe Rattenbach, mostrando que los inconvenientes no surgen por no poseer una doctrina de carácter conjunto si no por no acatar los lineamientos doctrinales ya existentes en el marco legal y reglamentario.

- Por último, se puede afirmar que la hipótesis de este trabajo ha sido confirmada, de las operaciones aéreas ocurridas en la Batalla de Malvinas se visualiza la importancia del desarrollo y aplicación de una doctrina conjunta del instrumento militar y del desarrollo de medios aéreos acordes a esa doctrina para su empleo futuro.

## BIBLIOGRAFÍA

### 1- Libros

- Andrada, Benigno Héctor; Guerra aérea en las Malvinas; Editorial Emecé Editores; Buenos Aires; 1983.
- El vuelo del cóndor: centenario de la Fuerza Aérea Argentina; Editorial del arte; Buenos Aires; julio 2012.
- Historia de la Fuerza Aérea Argentina; tomo VI (Volúmen I); Dirección de estudios históricos; Buenos Aires; 1999.
- Historia de la Fuerza Aérea Argentina; tomo VI (Volúmen II); Dirección de estudios históricos; Buenos Aires; 1999.
- Moro, Rubén; “Historia del conflicto del atlántico sur (la guerra inaudita)”; Escuela Superior de Guerra Aérea; Nro 135/136; Buenos Aires; noviembre 1985.
- Moro, Rubén; “Historia del conflicto del atlántico sur (la guerra inaudita II)”; Escuela Superior de Guerra Aérea; Buenos Aires; agosto 1997.

### 2- Manuales y Reglamentos

- Comando en Jefe de la Fuerza Aérea; Reglamento de organización y métodos para la solución de problemas militares; RAG 13; 1981.
- Fuerza Aérea Argentina; Reglamento de Doctrina Básica; RAC1; proyecto 2010.
- Ministerio de Defensa; Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas; República Argentina; Planeamiento para la Acción Militar Conjunta. Nivel Operacional; PC 20-01; revisión 2015.

### 3- Internet

- Cobertura geográfica de los TO durante el conflicto de Malvinas [http://www.cescem.org.ar/excombatientes/imagenes/teatro\\_operacion\\_es.png](http://www.cescem.org.ar/excombatientes/imagenes/teatro_operacion_es.png).
- Decreto 1646/67 “Aprobación del Planeamiento Nacional - Año 1965 - Introducción, Nº 1 Determinación de los Objetivos Políticos, Nº 2 Apreciación y Resolución de Política Nacional, y Nº 3 Apreciación y Resolución de Estrategia Nacional”; recuperado de: <https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNormaBusquedaAvanzada/10275205/null>.

- Decreto 738/67 “Reglamentación de la Ley 19970”; recuperado de: <https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNormaBusquedaAvanzada/9147145/null>.
- Decreto 739/67 “Reglamentación de la Ley 19970”; recuperado de: <https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNormaBusquedaAvanzada/9147145/null>.
- Héctor A. Martini; “Historia de la Aviación Naval Argentina Tomo III”; recuperado de <http://www.radarmalvinas.com.ar/informes/av%20naval%20ct.pdf>.
- Ley 16970/66 “Defensa Nacional Principios Generales”; Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/46836/norma.htm>.
- Ley 19276/71 “Secretaria de Planeamiento y Acción de Gobierno Crease”; recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/175000-179999/179557/norma.htm>.
- Ley 22559/82 “Seguridad Nacional Teatro de Operaciones y Gobernaciones Militares”; recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do%3Bjsessionid=281CE0EFCB783F9B68C9E7C53D4BBEC9?id=119543>.
- Página oficial de la FAA; Recuperado de [https://www.faa.mil.ar/conflicto/las\\_cifras.html](https://www.faa.mil.ar/conflicto/las_cifras.html).

## ANEXO I

### AMBIENTE GEOGRÁFICO – AFECTACIÓN A MEDIOS AÉREOS

#### 1. Introducción

En el anexo se analiza el ambiente geográfico, parte componente del denominado operacional, en el que actuó el instrumento militar argentino ejecutando las operaciones militares durante el conflicto de Malvinas de 1982.

#### 2. Características del ambiente geográfico y su influencia en los medios aéreos: Definición y Concepto

Se entiende por ambiente operacional a la definición dada por el Reglamento de Doctrina Básico de la Fuerza Aérea Argentina que lo especifica como:

Se denomina ambiente operacional al conjunto de condiciones y características que existen en forma estable y semiestable en una determinada región. Dicho Ambiente resulta de gran importancia en la Estrategia Operacional por su influencia directa en las operaciones...<sup>35</sup>

De esta definición surge que el ambiente operacional abarca no solo un espacio geográfico sino que de igual forma las condiciones imperantes que pueden acontecer en el mismo.

Asimismo expresa que afecta en forma considerable y de manera directa a la ejecución de las tareas que realice el instrumento militar en los niveles que actualmente se denominan operacional y táctico.

El conflicto de Malvinas de 1982, se desarrolló en una de las superficies oceánicas más extensas del mundo, esta zona que se ubica al sur del océano Atlántico, se encuentra contenida entre tres continentes, el continente Sudamericano al oeste, Antártico en el sur y el Africano en el este.

---

<sup>35</sup>Fuerza Aérea Argentina; Reglamento de Doctrina Básica; RAC-1; proyecto 2010; p.13.

Este espacio oceánico, contiene a las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur que son archipiélagos separados entre sí por enormes distancias cubiertas por mar.

Dentro de la región mencionada, se crearon tres Teatros de Operaciones (TO) durante el conflicto, inicialmente el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) entre los días 2 y 7 de abril de 1982 con una jurisdicción que abarcaba las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur.

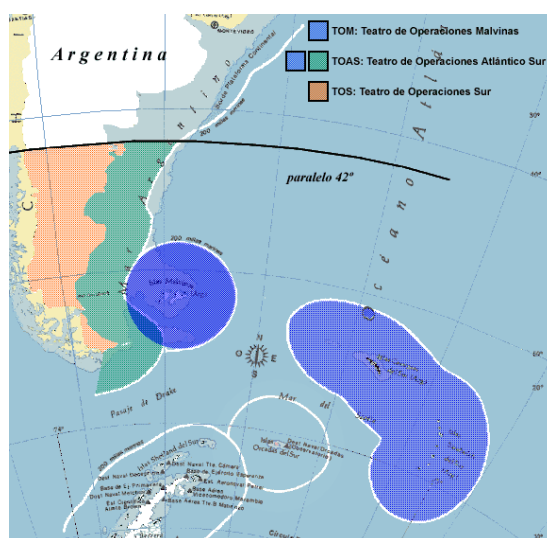
El segundo fue el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) desde el 7 de abril al 14 de junio de 1982 que incluía la Plataforma Continental, Islas Malvinas, Georgias, Sándwich del Sur y el espacio aéreo y submarino correspondiente, reemplazando al TOM.

El último TO fue, el Teatro de Operaciones Sur con jurisdicción en el Territorio continental al sur del paralelo 42, desde el 2 de abril al 14 de junio de 1982.

Los dos TO mencionados inicialmente, el TOM y el TOAS, enmarcaron en su período de vigencia, un ambiente geográfico de carácter insular donde la superficie terrestre es despreciable en relación de las superficies del mar.

La siguiente imagen, muestra los Teatros de Operaciones y las áreas de responsabilidad correspondientes, de la misma permiten observar las superficies geográficas de mar y tierra de cada uno.

**Imagen N° 1: Cobertura geográfica de los TO durante el conflicto de Malvinas**



**Fuente:** [http://www.cescem.org.ar/excombatientes/imagenes/teatro\\_operaciones.png](http://www.cescem.org.ar/excombatientes/imagenes/teatro_operaciones.png).

Las principales características del ambiente utilizado, condicionaron en gran medida y de forma negativa al empleo de las aeronaves utilizadas durante el conflicto y en reiteradas oportunidades no se pudieron concretar las misiones planificadas por los niveles operacionales.

Las grandes extensiones de mar no presentan ningún obstáculo geográfico haciendo que cualquier aeronave pueda ser observada con facilidad a grandes distancias sobre todo con empleo de equipamientos electrónicos.

Una de las particularidades que más limitó la operación de las aeronaves, fue la poca cantidad de horas de luz al día existentes en esa época del año.

Las condiciones denominadas como meteorología adversa, en donde se presentan fenómenos altamente peligrosos, fueron de aparición asidua durante el conflicto; estos elementos son:

- Bajas temperaturas: que generan formación engelamiento y hielo en la aeronave.,
- Fuertes vientos y turbulencia: las aeronaves están limitadas a determinados valores de intensidad de viento por sobre el cuál se pierde el control de la aeronave principalmente en el despegue y aterrizaje.
- Abundantes lluvias y nubosidad: ocasionan visibilidad reducida e imposibilita las actividades donde debe realizarse actividades en base a lo que se observa y sobre todo si ocurre en los aeródromos, imposibilita de acuerdo a sus valores, toda operación.

Estos fenómenos poseen la particularidad que tienen una aparición más asidua en la época del año en que se produjo el Conflicto, fue una de las características del ambiente geográfico que limitó en gran medida a la mayoría de las aeronaves que actuaron en el Conflicto.

Presentados estos conceptos, en donde se hace ver la relación que existió entre las características del ambiente geográfico y su influencia en los medios aéreos.