

Hércules contra Hércules: la historia de uno de los momentos más emblemáticos de la guerra de las Malvinas

Thayssa Wendling

Pontificia Universidad Católica de Minas Gerais (Brasil)
thay93@outlook.com.br

Recibido: 22/04/2022

Aceptado: 03/06/2022

Resumen: En el presente artículo, buscaremos visibilizar escenarios bélicos propios del conflicto de Malvinas, en el cual el involucramiento de un avión de transporte logístico Hércules argentino fue modificado como bombardero y con el cual se realizó el ataque a un supertanquero también denominado Hércules. Producido el ataque, el navío tendría como destino Brasil, para una pronta intervención ante la amenaza que significaba las bombas en su interior con el cargamento que transportaba. Es allí donde, sobre zonas adyacentes al mar territorial brasileiro, el buque petrolero encontró su tumba.

Palabras clave: bombardero, Hércules, petrolero, Brasil, guerra, Malvinas

- ❖ Cómo citar este artículo: Wendling, T. (2022). Hércules contra Hércules: la historia de uno de los momentos más emblemáticos de la guerra de las Malvinas. *Relaciones Internacionales*, 31(62), 151, <https://doi.org/10.24215/23142766e151>

Editor: Juan Alberto Rial,
Instituto de Relaciones
Internacionales Facultad
de Ciencias Jurídicas y
Sociales (Universidad
Nacional de La Plata)

Entidad editora: **Relaciones
Internacionales**, es una publicación del
Instituto de Relaciones Internacionales
(Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
(Universidad Nacional de La Plata -
Argentina)



Reconocimiento-NoComercial
CompartirIgual 4.0 Internacional
(CC BY-NC-SA 4.0)

Hercules vs. Hercules: the story of one of the most emblematic moments of the Malvinas War

Thayssa Wendling¹

Abstract: In this article, we will seek to make visible war scenarios typical of the Malvinas conflict, in which an Argentine Hercules transport and logistics aircraft was transformed into a bomber and with which the attack on a super tanker - also called Hercules - was carried out.

Once the attack occurred, the ship would be destined for Brazil, for a prompt intervention in the face of the threat posed by the bombs it was carrying. It was there that, over areas adjacent to Brazil's territorial sea, that the oil tanker finally found its grave.

Keywords: bomber, Hercules, tanker, Brazil, war, Malvinas

¹ Licenciada en Relaciones Internacionales por la Pontificia Universidad Católica de Minas Gerais. Estudiante de Maestría en Relaciones Internacionales en Seguridad Internacional. Investigadora en las áreas de Política Exterior y Seguridad Internacional con énfasis en Islas Malvinas. Formación adicional: Postgrado en Historia Militar (inconcluso). Universidad del Sur de Santa Catarina, UNISUL, Brasil. Terrorismo Internacional. Centro de Derecho Internacional, CEDIN, Brasil. Correo Electrónico: thay93@outlook.com.br

1. Introducción

Durante la Guerra de las Malvinas, que tuvo lugar de abril a junio de 1982, las fuerzas armadas argentinas actuaron con valentía, a pesar de que tenían un contingente significativamente menor que el del lado británico. Sin embargo, este trabajo le da especial énfasis a la Fuerza Aérea Argentina (FAA), que además de haber realizado un ejercicio extraordinario, en algunas ocasiones tuvo que actuar con rapidez e improvisación, utilizando los medios y herramientas posibles disponibles en ese momento, en un intento de superar todas las barreras tecnológicas, y la robustez militar de los británicos. Una de esas ocasiones, que da nombre a este artículo, fue el fatídico episodio en el que un avión Hércules C-130 argentino fue modificado y armado con bombas, con la intención de realizar misiones de larga distancia. Este avión acometió uno de los momentos más emblemáticos del conflicto: el ataque al superpetrolero del mismo nombre.

En primer lugar, es de sustancial importancia que destaquemos que este hecho recién se hizo público en 2012, 30 años después del conflicto, a través de un libro conmemorativo del centenario de la aviación militar argentina, publicado por la FAA, por motivos que se aclararán más adelante. Unos años después, en 2016, el comodoro Roberto Mario Cerruti, especialista en navegación del I Escuadrón C-130 durante el conflicto, instructor e inspector del Hércules C-130, describió detalladamente todos los hechos ocurridos antes y después del bombardeo en un “Boletín de la dirección de estudios históricos”, titulado “El Hércules Bombardero en el conflicto Malvinas”, que fue la base de este trabajo. También es necesario recalcar que el tema carece de bibliografía, por lo que todo el estudio se realizó con los materiales disponibles.

2. El C-130 Hercules y el Escuadrón I

La recuperación de las Islas Malvinas por parte de las Fuerzas Armadas argentinas se inició el 2 de abril de 1982 a través de una misión “casi secreta”, explicada únicamente a miembros de las fuerzas militares argentinas: Fuerza Aérea, Armada y Ejército. Ante esto, la FAA inició rápidamente la operación de reclutamiento de un contingente a través del “I Escuadrón C-130 del 1er Grupo de Transporte de la I Brigada Aérea”. En ese primer momento, la FAA disponía de cuatro C-130 Hércules² y un KC-130³ para su uso en operaciones de transporte aéreo de material y soldados. En cada uno de los aviones Hércules se leía la palabra Litro, así como un número específico que marcaba el orden de despegue y aterrizaje de cada uno de ellos. Es de suma importancia resaltar que para los vuelos de estas aeronaves se ordenó mantener tripulaciones fijas, y según Cerruti (2016),

² Aviones con cuatro turbohélices cuyo objetivo principal es el transporte de carga y tropas de las fuerzas armadas por vía aérea. Su mayor ventaja es la posibilidad de aterrizar y despegar en pistas improvisadas y/o pequeñas. Entre las tareas que puede realizar este avión se encuentran el reabastecimiento aéreo, reconocimiento meteorológico, extinción de incendios y evacuación médica. Puede alcanzar una velocidad máxima de 592 km/h y alcanzar una altitud de hasta 10.060 m.

³ Es la versión de tanque de largo alcance del C-130 Hércules, que ha sido modificado para reabastecimiento aéreo.

Al momento de designar las tripulaciones fijas, en busca de contar con los mejores equipos posibles, se aplicó el criterio de compensar entre sus integrantes la cantidad de horas de vuelo, la experiencia en el avión, la etapa alcanzada (capacidad operativa en la aeronave), la jerarquía, y la personalidad de cada uno (Cerruti, 2016).

Una de las tripulaciones fijas asignadas a los vuelos de estas aeronaves fue la denominada I Escuadrilla: el vicecomodoro Alberto Vianna (piloto); capitán Andrés Francisco Valle (copiloto), capitán Roberto Mario Cerruti (navegador), suboficial mayor Pedro Esteban Razzini (mecánico de vuelo), cabo principal Ricardo Figueroa (mecánico de vuelo), suboficial auxiliar Oscar Ardizoni (operador del sistema de entrega de aire), suboficial auxiliar Carlos Domingo Nazzari (operador de sistema de transporte aéreo), suboficial auxiliar Juan Eduardo Marnoni (operador de sistema de transporte aéreo)⁴.

Los primeros vuelos a las islas se realizaron el 1 de abril, y la regla principal era que todas las aeronaves debían volar en una ruta unilateral, diferente a la ruta de regreso, para que, de esta manera, hubiera un tráfico constante de aviones. El Escuadrón I fue asignado por primera vez al C-130 Hércules Litro 2, matrícula TC-63 y el primer vuelo de esta aeronave se realizó el 2 de abril, poco después del despegue del indicativo Litro 1, para llevar a las Malvinas materiales, armas y soldados. Durante este vuelo inicial, la Escuadrilla aprovechó para realizar un primer reconocimiento visual, mediante radares, del tráfico marítimo en la región de las Islas Malvinas. En esta ocasión, los tripulantes se vieron sorprendidos por la cantidad de embarcaciones que se encontraban en la zona, incluidas navíos que probablemente realizaban acciones de inteligencia, ya que en las embarcaciones se encontraban varias antenas. Tras esta acción, la tripulación volvió a la base, y ya era de dominio público la noticia de la reconquista de las Islas.

El 7 de abril, los mandos del gobierno militar decidieron:

- a) Mantener el puente aéreo entre Malvinas y el continente aún en el caso de concretarse el bloqueo naval.
- b) Realizar tareas de Exploración y Reconocimiento lejano com aviones KC-130 al este de las Islas, en coordinación com los medios aeronavales.
- c) Realizar interdicción estratégica a la flota enemiga.
- d) Realizar operaciones aéreas tácticas (Apoyo de Fuego Cercano, Exploración y Reconocimiento, Búsqueda y Salvamento, Defensa Aérea, Indirecta y Directa en las Islas Malvinas) (Informe Rattenbach, párrafo 589, 1982).

Las estrategias de defensa por parte de los argentinos crecieron rápidamente y la reacción británica a estas actividades fue la advertencia de que a partir del 8 de abril crearían “una zona de exclusión en un radio de 200 millas náuticas alrededor del archipiélago”, que

⁴ Es importante resaltar que todas las tripulaciones que participaron en los vuelos Hércules fueron sumamente importantes en el conflicto, sin embargo, esta tripulación estuvo directamente involucrada en los hechos descritos en este dossier.

enviaría submarinos nucleares, y que a partir del 12 de abril cualquier buque de guerra en la zona sería hundido” (Cerruti, 2016). Incluso después de la advertencia, Argentina comenzó a planificar actividades navales hacia el archipiélago, además de trasladar más materiales y soldados a las islas. Sin embargo, cumplió con la recomendación inglesa, y a partir del 10 de abril ningún barco argentino comenzó a navegar en la zona de exclusión, reduciendo los suministros por mar, con el objetivo de tratar de mantener negociaciones diplomáticas, y así evitar hostilidades.

Por lo tanto, todos los trámites de tránsito de materiales y personas pasaron a ser exclusivamente a través de aeronaves, lo que provocó algunos cambios inesperados para la FAA, como, por ejemplo, la necesidad de operar en diferentes condiciones climáticas, incluyendo condiciones desfavorables para el vuelo, el aterrizaje en una sola pista de aterrizaje y una menor capacidad de manejo de materiales. Además, con frecuencia se producían otras molestias, principalmente por el escaso tiempo de carga y descarga, y por el transporte de material militar que antes estaba previsto que fuera transportado por barcos, que soportaban cargas mucho mayores.

El 16 de abril, el diario brasileño *O Globo* informó que “fuentes confiables” afirmaron que un portaaviones argentino, llamado “25 de Mayo”, había sido visto saliendo de Puerto Belgrano hacia las Malvinas. La supuesta flota avistada constaba de aproximadamente 31 barcos y contenía provisiones para hasta 20 días, lo que podría indicar que Argentina estaría preparada para enfrentar a Inglaterra, en caso de ser necesario. El diario también informó que, en días anteriores, la Fuerza Aérea Argentina realizó varios vuelos entre Comodoro Rivadavia y Malvinas, utilizando “aviones gigantes” Hércules C-130 para el suministro de armas, alimentos, municiones y traslado de personal. Inglaterra, por su parte, había informado en la víspera que ya conocía todo el movimiento argentino hacia las Islas, pero no creía que pudiera intentar romper el bloqueo en la zona de exclusión (*O Globo*, 16 de abril de 1982, p.17).

Con el comienzo de la guerra después de un ataque inglés el 1 de mayo, las actividades de la FAA se volvieron aún más riesgosas. Tras la llegada de las tropas británicas, comenzaron a bombardear barcos en la zona del archipiélago y a interceptar vuelos argentinos mediante radares, aún con el mal tiempo de la zona. Por ello, el Hércules C-130 se convirtió en el arma principal del Ejército del Aire, ya que era el único avión que podía hacer frente a los *impasses* que planteaba el adversario y las condiciones meteorológicas. Todo esto fue posible gracias a que el C-130H es capaz de volar a baja altura, lo que permitió a la tripulación tener una mejor vista, volando por debajo de las nubes, y evitando ser detectado por los radares, por la artillería antiaérea de las lanchas; además de permitir la carga y descarga –vía lanzamiento, o aterrizaje– mucho más rápido que otras aeronaves.

En este punto, es importante señalar que aún con todas las ventajas que podía ofrecer el C-130H, también existían puntos negativos que podían poner en riesgo a toda la tripulación, ya que, en caso de ser impactado, era necesario realizar una maniobra forzada de aterrizaje en el océano, amerizaje, lo que sería una tarea aún más difícil, ya que las aguas de la región no ofrecían una temperatura agradable. Por lo tanto, para volar la aeronave se necesitaba una amplia experiencia, lo que no respondía a las circunstancias en este hecho.

El 6 del mismo mes, con una tripulación ligeramente diferente a la inicial, el Escuadrón

I recibió el encargo de aterrizar en Malvinas para una actividad de abastecimiento, ahora utilizando la aeronave con matrícula TC-65. A las 12:00 horas se inició la acción saliendo de Comodoro Rivadavia hacia el norte de las islas. En este caso, “se había decidido que lo ideal era volar por debajo de los 100 pies (30 metros) de altura para no ser detectado por los radares enemigos” (Cerruti, 2016, p.14). Las condiciones meteorológicas durante el vuelo se mantuvieron como se esperaba, y durante todo el tiempo la tripulación mantuvo apagada la radio de la aeronave para no correr el riesgo de ser detectada, pero en ocasiones utilizaron el radar para captar sonidos del entorno. Una de estas veces, Cerruti (2016) incluso detectó ecos de barcos ingleses; la radio estaba encendida cerca de la pista de aterrizaje, de manera que era posible comunicarse con los soldados que los esperaban en las islas y utilizaba códigos previamente acordados para autorizar el desembarco, que tuvo lugar casi 4 horas después del despegue, tras la finalización de la tarea –la descarga de 14.000 kg de materiales– y el traslado de 8 heridos en el conflicto. Así, el primer agujero en el bloqueo británico se dio por cumplido⁵.

Mientras tanto, el contingente británico alrededor del archipiélago iba creciendo, y como se encontraban a unos 12.800 kilómetros de su territorio, sus tropas fueron abastecidas por otras naves que mantuvieron sus radios fuera de la frecuencia argentina, para evitar ser detectadas. Debido a la distancia, el único modelo de avión que tenía Argentina que podía cubrir grandes espacios era el P-2 Neptune⁶, pero en ese momento esos aviones no eran aptos para volar. Por tanto, no había forma posible de llevar a cabo ninguna tarea de interdicción de las tropas navales británicas –un escenario que violaba el punto C de las recomendaciones ya mencionadas– lo que hizo que la FAA pidiera apoyo al Comando Aéreo Estratégico (CAE).

De esta forma, el principal objetivo de la FAA era atacar a la flota naval enemiga mediante acciones de larga distancia. Para esto, luego de algunos estudios, la FAA junto con el Comando Aéreo Estratégico, llegaron a la conclusión de que el único avión disponible que podía realizar tal tarea era el C-130 Hercules. Aquí es donde nuestra historia comienza a tomar forma.

3. La adaptación del C-130 Hercules y los Tigres

El motivo de la elección de la aeronave se debió a que el C-130H ofrecía la posibilidad de idoneidad para el porte de armamento y disponía de una tripulación especializada en exploración aeromarítima, búsqueda y salvamento. Por lo tanto, la FAA comenzó con la tarea de adaptar el avión TC-68 con el indicativo Litro 1⁷, elegido para realizar la obra, en la

⁵ De abril a junio de 1982, el I Escuadrón realizó 74 tareas de vuelo para recoger heridos y transportar carga y soldados. De estas 74 tareas, 61 resultaron en el despegue de la aeronave, pero 31 vuelos aterrizaron en las islas. Parte de los vuelos no se completaron debido a impedimentos como las condiciones climáticas y el gran peligro de exponerse al enemigo.

⁶ El Lockheed P-2 Neptune es un avión bimotor utilizado para la patrulla naval y la guerra antisubmarina.

⁷ Primer avión de la FAA en aterrizar en Malvinas desde el comienzo del conflicto, 2 de abril de 1982.

Fábrica Militar de Aviones, en Córdoba. Los cambios realizados fueron los siguientes:

- Instalación de una mira de tiro y un botón para lanzar bombas en el panel del piloto;
- El copiloto era responsable de habilitar el uso de armas a través de una caja de armas instalada junto a él;
- Para tener hasta 19 horas de tiempo de vuelo, aproximadamente, se instalaron cuatro tanques de combustible en la bodega de la aeronave.
- Se colocaron dos portabombas multieyector debajo de las alas. Cada uno de ellos podía transportar hasta 6 bombas de 250 kg cada una, para un total de 12 bombas.

Llegados a este punto, es de suma importancia recordar que la aeronave no había sido diseñada para este tipo de actividad, y con tales modificaciones, la FAA era plenamente consciente de que la posibilidad de que la tripulación llegara a un barco enemigo era muy baja. Sin embargo, el objetivo principal era llevar a cabo la interdicción aérea, interfiriendo en los planes de las tropas británicas, causando miedo.

Los tripulantes que realizarían los vuelos en la aeronave modificada se enteraron del plan unos días después, el 21 de mayo, y aunque conocían todos los riesgos que presentaba la tarea, se ofrecieron a participar. Todos los hombres tenían una amplia experiencia en vuelo después de diferentes tareas y, por lo tanto, podían participar en numerosas operaciones, como lanzamiento de carga, reabastecimiento de combustible, reconocimiento aéreo y aterrizajes peligrosos. La tripulación estaba integrada por el Comodoro Adjunto Alberto Vianna, el Capitán Andrés Valle, el Capitán Roberto Cerruti, el Suboficial Mayor Pedro Razzini, el Suboficial Auxiliar Carlos Nazzari y el Cabo Primero Carlos Ortiz, escuadra que se autodenominó “Los Tigres”⁸.

Además, según Cerruti (2016), la Escuadrilla ya había ejecutado operaciones en la Antártida, aterrizando en diferentes condiciones meteorológicas además de, por supuesto, haber sobrevolado el archipiélago en varias ocasiones. Poco después del voluntariado, la tripulación se desplazó a Córdoba para realizar los primeros vuelos de prueba con la aeronave modificada. Se realizaron un total de 3 vuelos prácticos para lanzamiento de bombas, durante aproximadamente 4 horas. Hecho esto, la tripulación decidió, junto con los expertos de la FAA, que las acciones a realizar con el C-130H modificado, serían:

- Inspeccionar un área específica a través del radar, buscar barcos enemigos y mantener un nivel de crucero⁹ para el vuelo;
- Si las embarcaciones fueran identificadas, comunicarían que se trata de una aeronave

⁸ Una curiosidad interesante sobre “Los Tigres” es que esta tripulación era conocida por su incomparable sentido de equipo, e incluso usaban batas del mismo color, hechas por sus esposas, como insignia. Además, según Cerruti, “...esta elección inconsciente nos decía cuál era nuestro sentir y qué representaba esta tarea, y que el nombre de uno de los felinos más poderosos simboliza, entre otras cosas, a un cazador silencioso e independiente” (2016, p. 23).

⁹ Nivel de vuelo que se mantiene durante una etapa considerable del viaje porque, por lo general, se favorece la operación de la aeronave con una velocidad óptima y un menor consumo de combustible (ANAC, 2021).

en tránsito, y se retirarían del área del radar;

- Luego de retirarse, regresarían posteriormente a la zona donde se encontraba la embarcación, posiblemente enemiga, volando a 40 pies sobre el nivel del mar para reconocer y confirmar si se trataba o no de una embarcación enemiga;
- Si realmente fuera un barco de tropas británico, o para el suministro de la flota, se realizaría el ataque.

Una vez iniciado el ataque, la indicación era armar el sistema de bombas de la aeronave y cumplir el objetivo a 130 pies sobre el nivel del mar, a 290 km. Por tanto, el ataque consistiría en generar un impacto en la estructura de la embarcación, o causar daños provocando la caída de la bomba frente a la embarcación. Sin embargo, es importante destacar un punto de extrema relevancia en este momento: como el vuelo se realizaría a muy baja altura para realizar el ataque, si la aeronave fuera detectada previamente por el barco británico, no habría tiempo suficiente para huir de un ataque. Por lo tanto, se determinó que, si era un buque de guerra, es decir, llevaba artillería antiaérea, la tripulación cancelaría el ataque y regresaría en vuelo raso¹⁰.

4. Los primeros objetivos de “Los Tigres”

Al regresar a Buenos Aires, luego de los vuelos de prueba y definición de acciones, la Escuadrilla se reunió con algunas autoridades, como el comandante del Comando Aéreo Estratégico y el Jefe de Estado Mayor, a fin de definir cuál sería el principal objetivo de ataque del C-130H. En esta oportunidad, se expuso que había gran interés en interceptar al “Queen Elizabeth II”, que ya se encontraba en tránsito para incorporarse a las flotas británicas. Sin embargo, esta idea fue descartada, ya que sería una misión de muy alto riesgo para la tripulación, dado el tamaño de la nave y la artillería de defensa del supuesto objetivo. Así, al no establecerse otro objetivo, la tripulación recibió órdenes de regresar a El Palomar y esperar nuevos contactos.

La primera posibilidad de ataque con el C-130H era un ataque al puerto de Grytviken¹¹, donde se encontraría el portaaviones “Invincible”¹², que había sido dañado por la FAA unos días antes. Como la tripulación ya había realizado varios vuelos de reconocimiento en el lugar, incluso antes del conflicto, eran conscientes de que se trataba de una tarea muy compleja. Sin embargo, la orden de ataque en realidad no llegó y el escuadrón confiaba en que no habría sido una misión muy exitosa.

¹⁰ Volar a baja altura en este contexto reduce drásticamente la posibilidad de que el enemigo tenga éxito en caso de un ataque, ya que sería extremadamente difícil utilizar artillería antiaérea.

¹¹ Puerto ubicado en el norte del archipiélago de las Georgias del Sur, fue un importante centro ballenero entre 1904 y 1965, y base de los británicos durante el conflicto de las Malvinas; pero hoy en día se encuentra en un estado de grave deterioro.

¹² HMS Invincible fue un portaaviones de la Marina británica. Fue utilizado durante el conflicto, reparado después del ataque y desactivado recién en 2001. Fue desmantelado oficialmente en 2005.

De esta forma, “Los Tigres” continuaron con sus acciones, en su mayoría de reconocimiento, utilizando la aeronave matrícula TC-68. Durante estas tareas, los vuelos se realizaron a aproximadamente 6482 km y, como es habitual, con fuertes vientos, lluvia y poca visibilidad. Antes de realizar cualquier actividad aérea, la tripulación estuvo en El Palomar, en la I Brigada Aérea, dos horas antes de cada despegue para una Reunión Previa al Vuelo (RPV). En estas ocasiones, toda la tripulación recibía la orden de misión, en la que se describía todo lo que había que hacer, el Plan de Navegación Aérea, en qué zona se debía comprobar, la previsión meteorológica, los códigos y frecuencias de radio, qué barcos navegaban en ese momento y área de la misión; y, por supuesto, cuál era el estado del archipiélago durante el vuelo. Algunos vuelos importantes de reconocimiento y observación fueron: la investigación aérea de cargueros, el 28 de mayo; la observación de BP “British Wye”, el 29 de mayo; y el reconocimiento del VLCC “Hércules”, el 8 de junio.

En el caso del “British Wye”, la tripulación localizó la embarcación luego de 4 horas de vuelo, a las 11:34 am. En cuanto se percató de la presencia de la embarcación, la escuadra apagó el radar de la aeronave y permaneció en vuelo rasante. Al contactar con el barco, los Tigres se dieron cuenta de que se trataba de un buque de abastecimiento de la flota británica, ordenado por una empresa llamada *British Petroleum*, por lo que recibieron la orden del comandante de la tripulación de atacarlo. El petrolero tenía 27 tripulantes, incluidos hombres de la Marina británica, además de equipos de reabastecimiento de combustible.

Casi una hora después, comenzó el primer ataque del Escuadrón Tigre. La aeronave, que volaba a 130 pies de altura, lanzó las bombas disponibles hacia el buque cisterna. Sin embargo, inmediatamente después del lanzamiento, el Escuadrón se dio cuenta de tres cosas: primero, que todas las bombas habían sido lanzadas al mismo tiempo, lo cual no se esperaba¹³; segundo, que no habían estallado; y tercero, que, en consecuencia, no se había causado daño al objetivo. Poco después del ataque fallido, el equipo inició el regreso a la base de El Palomar, mientras observaba el blanco que se movía en las aguas.

A pesar de no tener éxito, este momento fue histórico en todo el mundo, ya que fue la primera vez que un C-130 Hércules que sufrió modificaciones se utilizó para atacar un objetivo enemigo en una guerra. Además, tiempo después, fuentes británicas informaron que el barco había sido efectivamente alcanzado por bombas lanzadas desde el C-130 Hércules y sufrió algunos daños menores. Según Cerruti (2016, p.27),

Finalizada la guerra, los tripulantes del BP “British Wye” relataron que cuatro de las bombas lanzadas impactaron en el mar sin detonar; dos explotaron a babor del buque, en el mar; y otra golpeó la cubierta sin estallar, pero produciéndole roturas que hizo que se declarara “buque dañado”.

De esta forma, tras algunos contratiempos, la Escuadra de los Tigres había logrado cumplir su primera misión de ataque, interceptando una embarcación enemiga.

¹³ Posteriormente, el Escuadrón supo que alguien del equipo de montaje de la aeronave había realizado esta configuración, imaginando un escenario en el que sólo habría una posibilidad de ataque. La configuración se cambió después del incidente.

5. El ataque del C-130 Hércules al “Super Tanker Hercules”

Unos días después, tras otros vuelos de reconocimiento, se produjo el acontecimiento más importante de la historia del C-130 Hércules modificado. Dado que el contingente británico era sustancialmente mayor que el argentino, con el tiempo, el acceso a las islas y el combate terrestre se hicieron cada vez más difíciles. Por eso, en junio, ya acercándose al final de las hostilidades, se produjeron en el aire las mayores acciones argentinas contra el enemigo. En este sentido, según Cerruti (2016),

La Fuerza Aérea Sur, a través de diferentes operaciones aéreas, apoyaba a los defensores tratando por todos los medios de frenar el avance enemigo, tanto en el campo de batalla como con la llegada de diferentes buques de abastecimiento que venían a apoyar a la flota (p.27).

El 7 de junio, a las 12:45 horas, se informó a la FAA que había un gran barco navegando hacia las tropas enemigas. La comunicación la realizó un Boeing B-707 que realizaba actividades de reconocimiento a largas distancias. Ante esta información, pocas horas después, a las 15:10 horas, la Fuerza Aérea Sur solicitó a la Armada Argentina que investigue y averigüe más datos sobre el buque en cuestión. A las 19:10 horas, el Comando Aéreo Estratégico (CAE) informó a la Armada que, en efecto, no reconoció a la embarcación, que no era pesquera ni propia. Por lo tanto, se determinó una supervisión más estricta del barco, ya que existía una enorme posibilidad de que abasteciera a las tropas británicas. Además, se convocó a una reunión de emergencia entre el Escuadrón C-130H y un escuadrón de bombarderos que volaban aviones Canberra Mk-62 en la Base Aérea Militar de Mar del Plata.

Entonces, se decidió que el Escuadrón de Tigres interceptaría el barco, utilizando, por supuesto, el C-130H. El 8 de junio despegaron de la base El Palomar a las 6 am con rumbo al lugar donde se encontraba la nave, lo que sucedió a las 8:26 am. En este punto, es importante señalar que, por primera vez en toda la actividad de la Escuadra durante el conflicto, el cielo estaba despejado y las condiciones meteorológicas eran buenas, proporcionando una excelente visibilidad para la tripulación.

A las 8:45hs, la tripulación localizó la embarcación, confirmó que se trataba de una nave de gran magnitud, con colores negros y grises, e inmediatamente informó a la Fuerza Aérea del Sur por radiofrecuencia. Después de 5 minutos, en la misma frecuencia, recibieron una orden directa del comandante de la Fuerza Aérea del Sur para intentar comunicarse con la tripulación del barco, lo que no tuvo éxito, ya que el escuadrón intentó comunicarse varias veces y no obtuvo respuesta. Por ello, la Escuadra emitió, en diferentes frecuencias, una alerta para que la embarcación se dirigiera de inmediato a un puerto de tierra firme; de lo contrario, sufriría un ataque.

Al informar a las FAS que no lograron el contacto, se ordenó el ataque. Sin embargo, cuando preparaban el avión para llevar a cabo el ataque, algo los sorprendió: la nave en cuestión tenía el mismo nombre que el avión que estaba a punto de atacarlo: Hércules. Al percatarse de la inmensa coincidencia, la Escuadra suspendió el ataque, y comunicó a la base, además de reafirmar, una vez más, la orden de que el buque se dirigiera a un puerto de tierra firme.

Después de 35 minutos de espera, llegó la orden del comandante de la Fuerza Aérea del Sur de continuar con el bombardeo, además de informarles de su posición, ya que un escuadrón de Canberra se acercaba a la zona para auxiliarlos. El primer ataque se produjo a las 9:55 horas, cuando el C-130H lanzó seis bombas, que no alcanzaron la embarcación; aparentemente todas habían caído al agua, cerca de la nave. El segundo ataque se realizó a las 10:10, con el lanzamiento de seis bombas más; sin embargo, en esta ocasión, el Escuadrón no pudo visualizar dónde habían impactado y si efectivamente habían causado algún daño al objetivo.

Tras ser informados de que el ataque no había resultado como se esperaba, la FAS ordenó a la aeronave que siguiera sobrevolando la zona, y tomando contacto con el Hércules, hasta la llegada de la escuadra Canberra, que recibió la orden de despegar a las 11:00 horas. En este caso, el despegue de la aeronave se produjo a las 11:43. Al despegar, la aeronave inició el vuelo a baja altura antes de lo previsto; es decir, todavía lejos del objetivo, lo que hizo que el combustible de casi todo el Canberra se consumiera mucho más rápido, imposibilitando su llegada al aeropuerto de destino. De estos, sólo quedó la aeronave con indicativo B-105, Negro 1, perteneciente al Mayor Jorge A. Chevalier y al Primer Teniente José N. Pagano Fernández.

Mientras tanto, la FAS recibe información, transmitida al Comando Aéreo Estratégico a través de Puerto Belgrano, de que el objetivo era un buque petrolero procedente de Liberia con destino a Alaska, cruzando así el Cabo Hornos. Sin embargo, esta información no pudo llegar a tiempo a los tripulantes, ya que, en el mismo momento (13:30 de la tarde), el Negro 1 lanzó todas sus bombas a la vez, al tener muy poco combustible, hacia el petrolero Hércules.

Poco después del ataque, el Escuadrón Tigre afirmó que algunas de las bombas lanzadas habían caído al agua, a unos 100 o 150 metros del objetivo. A las 13:35 horas, la FAS ordena suspender el ataque del Negro 1, y que regrese a Trelew, mientras que el C-130 Hércules se ordena regresar a El Palomar a baja altura. Estos últimos comenzaron a regresar a la base 5 minutos después de la comunicación, ya que habían detectado dos ecos en el radar; lo que, posiblemente, debería haber sido un contra-ataque británico mediante el uso de cazas. En cualquier caso, el ataque ya se había llevado a cabo. La tripulación de Tigre, a bordo del C-130 Hércules, aterrizó a las 17:20 horas de la tarde, luego de un valiente y largo vuelo de 11 horas y 20 minutos.

Unas horas más tarde, más precisamente a las 8 de la noche, la FAS se entera de que el petrolero Hércules había enviado un mensaje al Servicio de Guardacostas de Estados Unidos informándoles que habían sido atacados. En este punto, es de suma importancia señalar que luego del ataque, el capitán del buque petrolero Hércules, manifestó en un comunicado que también habían informado a las autoridades argentinas que habían sufrido un ataque; además de advertir de todos los detalles del barco, y que este ataque había sido realizado por un avión que volaba en círculos, y por un *jet* que lanzaba bombas sobre ellos. Sin embargo, aun describiendo los ataques, la tripulación del barco no pudo informar que se trataba de un Canberra y un Hércules C-130, que en ese momento volaba a baja altura, tenía insignias y pinturas argentinas, además de tener una franja amarilla, que solo tenían los aviones argentinos. Otro punto para destacar es que, poco tiempo después del ataque, el

barco cambió su ruta de destino y se dirigió al puerto de Río de Janeiro, Brasil, para luego realizar un levantamiento de daños. Allí es donde Brasil entra en nuestra investigación.

6. Incertidumbres después del ataque

El 9 de junio, un vuelo de exploración realizado a las 7 de la mañana por una aeronave argentina detectó que el superpetrolero Hércules había cambiado de coordenadas. A las 16:00 horas, la FAS envió un comunicado a la Armada Argentina solicitando más información sobre la nave, la cual respondió que no detectó que la nave se dirigía a un puerto argentino, reforzando la información de que la nave se dirigía a Brasil. Ante ello, la FAS tomó conocimiento, a través de un comunicado enviado por el Comando Local de Control Operativo de Brasil (COLCO) al argentino, informando el nombre, bandera y destino del Hércules, diciendo además que la Administración Marítima Americana informó a la Embajada argentina en Washington sobre el paso de barcos estadounidenses por la zona, siendo uno de ellos el Hércules G Zab, que transportaba petróleo desde Alaska hasta las Islas Vírgenes, pasando por Cabo Hornos.

También el día 9, el diario brasileño *O Globo* informó que un superpetrolero había sido atacado a 480 millas al noreste de las Islas Malvinas por un solo avión que hasta ese momento no había sido identificado.

El Ministerio de la Defensa británico dijo que ninguno de sus aviones participó en el ataque, mientras que Argentina, en respuesta a una acusación de la British Press Association, también se deslindó de toda responsabilidad (*O Globo*, 9 de junio de 1982, p.19).

Aún en la publicación,

según informes de corresponsales a bordo de barcos de la flota inglesa en el Atlántico Sur, los argentinos - que habrían perdido el 50 por ciento de su aviación de guerra - lanzaron bombas con las manos por las puertas traseras de los Hércules, aviones de transporte (*O Globo*, 9 de junio de 1982, p. 19).

El 10 de junio, el comandante del superpetrolero había hablado por teléfono con uno de los periodistas del diario y manifestó que habían sido atacados y que se dirigían a Río de Janeiro. En su momento, el comandante confirmó que no pudieron identificar la nacionalidad de los tres o cuatro aviones que realizaron el ataque, pero que los daños no fueron tan considerables. Todavía en la llamada, el capitán del barco, Renzo Batagliarini, dijo que el barco, a pesar de tener bandera liberiana, pertenecía a una empresa italiana llamada Cosulich, y viajaba con una tripulación de 33 hombres, 26 de los cuales eran italianos (*O Globo*, 1982).

A pesar de esta información reportada por el diario, la aeronáutica argentina se percató posteriormente de la información correcta sobre la nave: el superpetrolero fue construido en la década de 1971, en Japón, y pertenecía a United Carriers que lo arrendó a la empresa liberiana Amerada Hess Shipping Corporation, para trabajar con bandera de conveniencia. Según información del capitán del barco, el 25 de mayo el superpetrolero salió

de las Islas Vírgenes con destino a Alaska, pero hizo escala en el puerto de Río de Janeiro. Sin embargo, esta escala en Brasil no había sido planificada como una escala intermedia.

El mismo día, el periódico también informó sobre el ataque con más detalle, afirmando que, según el portavoz del Ministerio de Defensa británico, Ian Macdonald, el superpetrolero había recibido una advertencia de que sería atacado en 15 minutos si no cambiaba de dirección. También según el Ministerio, el mensaje se repitió, en inglés, durante 13 minutos de la siguiente manera: "Desvíe su rumbo a la 270 oeste para dirigirse a un puerto argentino. Si no pueden llegar, serán atacados en 15 minutos" (*O Globo*, 1983, p. 18). Macdonald reiteró nuevamente que no se habían enviado aviones británicos al área de ataque y que el superpetrolero Hércules no tenía vínculos con las fuerzas británicas. La empresa de arrendamiento italiana Consulich, emitió un comunicado informando que nadie había resultado herido y que el barco podía continuar su viaje. También en la encuesta del periódico, el Pentágono informó que, a través de las descripciones enviadas sobre los aviones, probablemente se trataba del C-130 Hércules argentino que había sido modificado (*O Globo*, 1982).

El superpetrolero Hércules arribó al puerto brasileño el 13 de junio, en la Terminal Marítima Almirante Tamandaré, y al día siguiente, técnicos especializados de la Armada del país, además de algunos tripulantes calificados para inspección que formaban parte de la tripulación del buque, realizaron una inspección completa y evaluaron que, efectivamente, habían sido alcanzados en el ataque; contrariamente a lo que hasta entonces había creído la tripulación argentina. Se halló los fragmentos de una bomba que había explotado cerca de la nave y aún estaban en su interior; siendo aquellos de color verde. Asimismo, otra de las bombas cayó en uno de sus tanques de petróleo y no explotó; y la última, acabó chocando con el poste de carga del buque y, tras resbalar, cayó sobre la cubierta. Las dos primeras bombas fueron lanzadas por el Negro 1, y la última por los Tigres desde el C-130 Hércules.

Al día siguiente, la tripulación del barco regresa a sus países de origen y llegan nuevos hombres para ayudar en la investigación de los daños. Sin embargo, la pregunta más delicada en este punto era sobre el destino del barco, ya que en su interior aún se encontraba una bomba sin explotar. Por eso, al estar en territorio brasileño, la decisión de desarmar o no la bomba correspondía a las autoridades del país. Mientras tanto, United Carriers, que tenía un representante en Brasil, Cardoso & Fonseca, contrató a un equipo estadounidense especializado en desactivar bombas.

El 21 de junio, el vicepresidente de la empresa contratada, Abner Shalmon, emitió un comunicado en el que indicó que el superpetrolero se encontraba en su ruta normal cuando fue atacado por un avión, que aún no había sido identificado, y la razón que dijo fue que, cuando fueron atacados, toda la tripulación entró en pánico y no hizo contacto visual con el atacante. Además, también informó que la desactivación de la bomba del barco se produciría a 40/50 millas de la costa, lo que demoraría aproximadamente 5 días, y que, poco tiempo después, irían al continente europeo para reparar el daño sufrido.

De hecho, la tarea de desactivación solo comenzó el 30 de junio, pero el 3 de julio, la empresa informó a la prensa que aún se necesitaban más estudios para que el procedimiento se llevara a cabo correctamente; enfatizando que no había ningún riesgo de que la

bomba pudiera explotar. Sin embargo, 8 días después de este anuncio, los expertos llegaron a la conclusión de que sería imposible desarmar la bomba, y la empresa responsable decidió que la mejor opción sería hundir el barco, ya que el valor de esta acción era infinitamente menor que el pago de las consecuencias de una explosión. El día 13 de julio, la compañía informó que el Hércules se alejaría 250 millas náuticas de la costa para ser hundido, y que contaría con la ayuda del buque holandés “Smit Lloyd III” (con una reducida tripulación de siete hombres), para remolcarlo.

El diario “O Globo” informó de la tarea en un reportaje con el siguiente extracto:

El superpetrolero “Hércules”, que se encuentra a dos millas del faro de Ilha Rasa desde hace más de un mes, será remolcado el jueves hasta el paralelo de Santa Catarina (altura 27 grados sur y 47 grados oeste), a 250 millas de la costa. Allí será hundido (3.000 metros bajo la superficie del mar) con la bomba que está atascada en su tanque 2 y que no podría ser desactivada (O Globo, 13 de julho de 1983, p. 11).

El viaje a Santa Catarina comenzó el 16 de julio y además de ser remolcado por el barco holandés, también fue acompañado por un destructor de la Armada de Brasil, que necesitaba asegurarse de que el lugar del hundimiento fuera el correcto. En cuanto a los riesgos ambientales, el almirante Ibsen Câmara, en ese momento presidente de la Fundación Brasileña para la Conservación de la Naturaleza, dijo al diario “O Globo” que la decisión de hundir el barco no traería ninguna carga ecológica, ya que los riesgos explosión eran mínimas y, sin embargo, pronosticaba una oxidación de la bomba con el tiempo (O Globo, 14 de julio de 1983). El barco se hundió el 20 de julio de 1982, seis horas después de que se abrieran las válvulas, a las 14:45 horas.

7. Consideraciones finales

No cabe duda de que la modificación y el ataque realizado por el C-130 Hércules, sobre un blanco del mismo nombre, fueron hechos históricos que quedarán marcados para siempre, no solo en la historia argentina, sino también en la aviación. Sin embargo, tampoco se puede negar que fue un evento lleno de lagunas, que hasta el día de hoy no se han podido resolver. Además, es importante recordar que, como se dijo al principio, los detalles de este evento recién salieron a la luz en 2012, 30 años después del evento.

Ante tantos hechos que no se han encontrado a lo largo del tiempo, lo primero que se puede destacar es que la propia Armada Argentina dio dos datos completamente contrastantes, y de gran impacto, cuando ordenó el ataque, por tratarse de un blanco desconocido; y luego determinó que el ataque no se realice, y estableció las especificaciones del objetivo. Como el ataque ya había terminado, no había nada más que hacer.

Sin embargo, aun ante la indecisión por parte de las autoridades argentinas, y el hecho de que el capitán del buque declaró ante el jurado que efectivamente había realizado todas las comunicaciones necesarias sobre su ruta, también existen algunos cuestionamientos respecto al superpetrolero Hércules que no se pudieron resolver. El primero es que no era la primera vez que el barco realizaba esta ruta llevando petróleo desde Alaska hasta las Islas

Vírgenes, pasando por el Cabo de Hornos, ya que era la única opción de ruta según el tamaño del buque. Sin embargo, en esta ocasión, se realizó una escala en Brasil, en el puerto de Río de Janeiro, que no estaba prevista. Según el capitán, la escala se hizo por razones técnicas, pero los detalles no estaban claros. Ya se sabe que durante todo el conflicto Brasil mantuvo una posición de neutralidad, pero como había un representante de la empresa contratante en el país, ¿sería posible que la escala se realizara con el objetivo de abastecer de suministros y materiales al buque para las tropas británicas?

Otra arista que no queda clara es la diferencia entre el punto en el que se encontraba el barco cuando fue detectado y el punto en el que fue avistado por el C-130 Hércules al día siguiente. Así, analizando dónde estaban las fuerzas marítimas inglesas y trazando una ruta desde el segundo punto del superpetrolero, se puede observar que el rumbo se dirigía directamente hacia los barcos británicos, y el buque en realidad se dirigía hacia la zona de guerra, lo que no hubiera sido necesario, si hubiera seguido la ruta comunicada.

Además, no se podía entender por qué no respondieron a los avisos argentinos sobre un posible ataque; dado que la comunicación de que se trataba de un barco estadounidense que transportaba petróleo, que no tenía ninguna relación con la guerra, ya se había realizado con anterioridad, no habría razón para ignorar advertencias tan significativas que podrían poner en riesgo la vida de toda la tripulación. En este punto, es importante recordar que las alertas fueron confirmadas incluso por el Ministerio de Defensa británico, quien se percató de ello a través de la radiofrecuencia.

También hay dudas sobre la bomba que golpeó al superpetrolero. Luego del ataque perpetrado por Argentina, el superpetrolero navegó aproximadamente 2 mil kilómetros, con 33 hombres experimentados a bordo, sin percatarse de que en el interior del buque se alojaba una bomba de 1000 libras. Tras llegar a Brasil y comprobar la presencia de la bomba, se contrató a una empresa especializada para desactivarla y, tras días de análisis, se comprobó que la acción sería posible; sin embargo, los responsables de la empresa volvieron atrás y decidieron que sería mejor hundir el barco, por el riesgo de explosión. A pocas personas se les permitió subir al barco para analizar los daños, y no hay ninguna foto que registre el interior del barco tras el ataque, ni siquiera de la bomba alojada. ¿Es posible entonces que el barco hiciera la escala no oficial para cargar el barco de bombas para las tropas inglesas, y el hundimiento fuera una forma de encubrir esta acción? Aquí, debemos recordar que, hasta la confirmación de la bomba en el barco, las tropas argentinas creían firmemente que, de hecho, ninguna bomba había alcanzado el barco.

Al llegar a Río de Janeiro, toda la tripulación fue enviada inmediatamente de regreso a casa, sin tener contacto con nadie, quedando solo el capitán que estaba asignado para hablar en una conferencia de prensa, pero su presencia fue cancelada en la víspera de la entrevista. El capitán también fue citado como testigo en el juicio que la empresa estadounidense abrió contra la Argentina por los daños sufridos por el buque, y en su momento declaró ante el tribunal que habían sido atacados por dos aviones argentinos. Sin embargo, esta declaración se contradice directamente con la información que dio cuando llegó al puerto de Río de Janeiro y expresó que no había sido posible señalar a los atacantes debido al pánico generalizado en la tripulación.

En vista de ello, podemos concluir que tanto la modificación del C-130 Hércules como el ataque a un superpetrolero del mismo nombre, aparentemente ajenos al conflicto, fueron hechos que quedarán marcados para siempre en la historia argentina, y que también crearon varias preguntas, algunas de las cuales nunca podrán ser contestadas.

8. Referencias bibliográficas

Libros:

Cerruti, Roberto Mario (2016). El Hércules bombardero en el conflicto Malvinas – Indicativo Tigre. Tercera edición.

Irizar (2014). Ataque aéreo a los superpetroleros británicos en Malvinas. Bicentenario de la Campaña Naval Libertadora Browniana en el Río de la Plata. http://www.irizar.org/MLV-VLCC_Hercules.html

Páginas web consultadas:

FAB, Força Aérea Brasileira. (2021). < <https://www.fab.mil.br/index.php>>

Ministerio de Defensa de la República Argentina. *Informe Rattenbach (1982)*. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_rattembach.pdf

Redacción DEF (2021): *La historia oculta del Hércules bombardero que combatió en Malvinas, contada por sus tripulantes*. [Video: la historia oculta del Hércules bombardero que combatió en Malvinas, contada por sus tripulantes - Infobae](#)

Diarios:

O GLOBO. Frota argentina sai para alto-mar em missão secreta. 16 de abril de 1982.

O GLOBO. Londres: petroleiro foi ameaçado por argentinos. 10 de junio de 1982.

O GLOBO. Petroleiro será afundado com bomba no casco. 13 de julio de 1982.

O GLOBO. Bomba poderá explodir na viagem do petroleiro. 14 de julio de 1982.

O GLOBO. Marinha afasta navio com bomba para evitar poluição. 17 de junio de 1982.

O GLOBO. Superpetroleiro afunda com um “urro de agonía”. 22 de julio de 1982.