

CESEDEN.

LA CAMPAÑA DE LAS MALVINAS:
LAS LECCIONES

(Presentado al Parlamento por el Secretario de Estado para
la Defensa por Orden de Su Majestad, Diciembre de 1982)

- Traducido por el Comandante de Inge-
nieros D. Jesús MARTINEZ ARNAIZ



Junio - Julio, 1983

BOLETIN DE INFORMACION nº 166-V.

I N D I C E

	<u>Página</u>
<u>Primera Parte. La Operación</u>	1
Despliegue	4
Desde Georgia del Sur a San Carlos	5
De San Carlos a Fitzroy	9
Avance sobre Port Stanley	11
Cronología	12
<u>Segunda Parte. Las Lecciones</u>	17
Introducción	17
Gestión de la crisis y Mando y Control	18
Los hombres	19
Las operaciones navales	20
Las operaciones terrestres	21
Fuerzas especiales	21
Equipo	22
Adquisición e improvisación	32
Logística y personal	33
Relaciones públicas	38

	<u>Página</u>
<u>Tercera Parte. El Futuro</u>	41
Conclusiones.....	48
 <u>Anexos.</u>	
A. Composición del grupo de combate y de los elementos de apoyo.....	50
Tabla 1. Buques de la Marina Real.....	50
Tabla 2. Escuadrones Aéreos de la Flota.....	51
Tabla 3. Buques del Real Servicio Auxiliar Marítimo.	52
Tabla 4. Buques de la Real Flota Auxiliar.....	52
Tabla 5. Buques requisados a la Marina Mercante....	53
Tabla 6. Marinas Reales.....	54
Tabla 7. Unidades del Ejército de Tierra.....	55
Tabla 8. Unidades de la Real Fuerza Aérea.....	57
B. Comportamiento de los sistemas de armamento frente a la aviación enemiga.....	58
C. Pérdidas en aviones y buques.....	59

PRIMERA PARTE

LA OPERACION

101. El 2 de abril de 1982, en un acto de agresión sin mediar una provocación previa, contra la soberanía británica del territorio y de las personas de esta nacionalidad, las fuerzas argentinas invadieron las Islas Malvinas (o Falkland en terminología anglosajona). El día siguiente las fuerzas argentinas invadieron Georgia del Sur. Estas invasiones fueron lanzadas a pesar de las urgentes invocaciones del Presidente de los Estados Unidos, del Presidente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y del Secretario General de dicho organismo, al Gobierno argentino, para que desistiera de esa operación militar. La invasión fue inmediatamente condenada por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en su Resolución 502. Esta Resolución exigía una retirada inmediata de las fuerzas argentinas que ocupaban las Malvinas y la consecución de un acuerdo pacífico de la disputa.

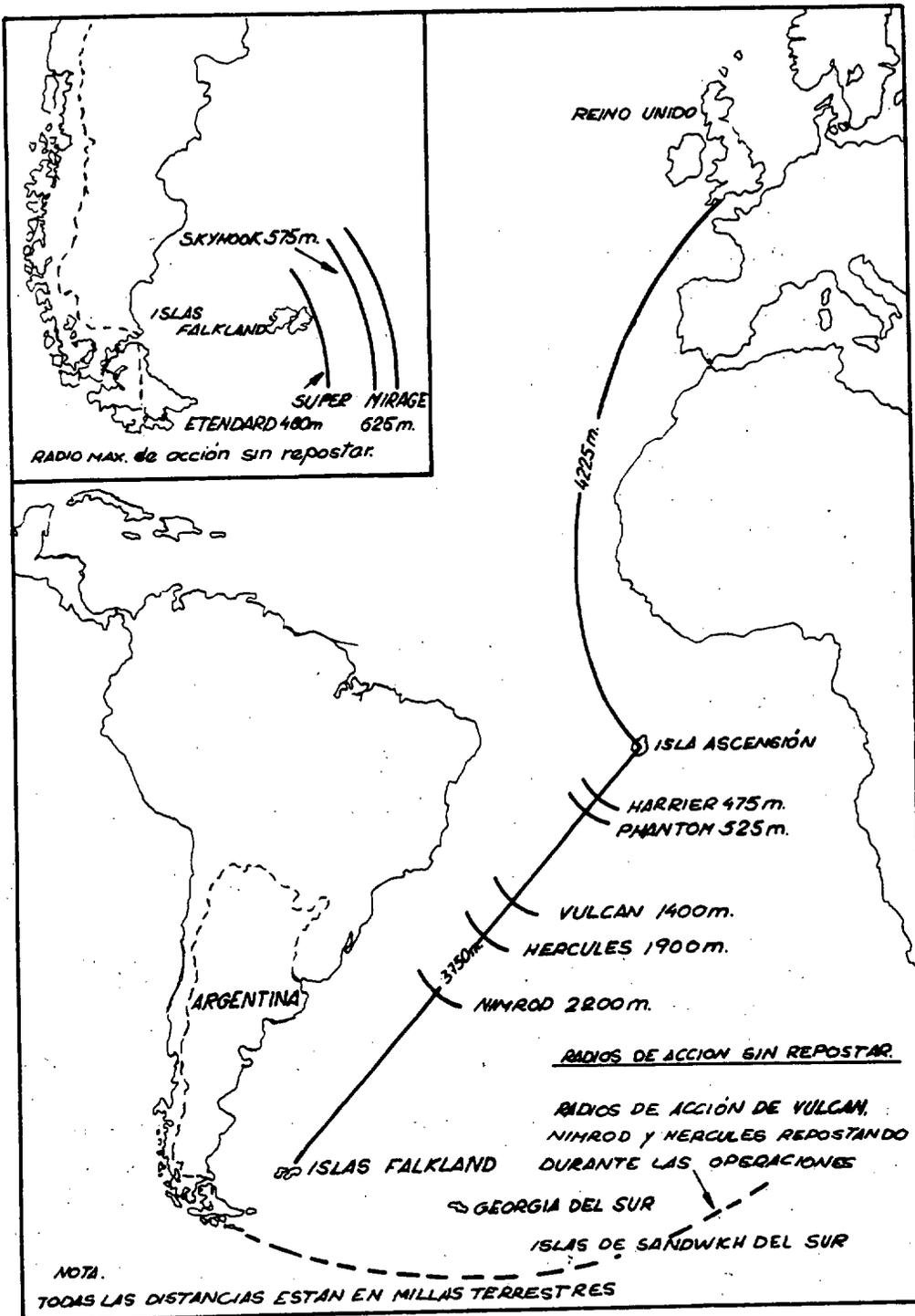
102. El Gobierno del Reino Unido puso en claro desde el primer momento su buena voluntad para aceptar y acatar la Resolución 502. Nos empeñamos en una intensa y prolongada actividad diplomática para conseguir una solución pacífica, aunque no se podía confiar en ella. En consecuencia, se tomaron las medidas militares necesarias para presionar a la Argentina a que se retirara y a que hiciera posible nuestra recuperación de las Islas por la fuerza si esta acción se demostrara que era definitivamente necesaria. Tres días después de la invasión el HMS "Hermes" y el

HMS "Invencible" zarparon del Reino Unido para ponerse al frente de la que se convirtió en el mayor grupo de combate de la historia reciente.

103. Al mismo tiempo que continuaban los esfuerzos diplomáticos se fue urdiendo más tupidamente la red alrededor de la guarnición argentina en las Malvinas. El 12 de abril se impuso una zona de exclusión marítima contra los buques argentinos de 200 millas alrededor de dicho archipiélago. El 23 de abril advertimos que cualquiera aproximación de fuerzas argentinas que pudiera representar una amenaza contra la misión de las -- fuerzas británicas en el Atlántico Sur sería contestada apropiadamente. El 25 de abril el grupo de combate recuperó Georgia del Sur. Este hecho -- asestó un golpe psicológico al Gobierno de la Argentina y proporcionó una clara evidencia de la determinación y de la buena voluntad del Reino Unido para recurrir a la acción si se le cerraban todos los restantes caminos. Dicha recuperación proporcionó, también, un fondeadero en el Atlántico Sur. El 29 de abril advertimos que todos los buques argentinos que se aproximaran al grupo de combate estarían expuestos a ser atacados. Sin embargo, a pesar de esta creciente presión militar, Argentina no mostró ningún indicio serio de admitir cualquier punto que pudiera hacer posible las negociaciones.

104. Nosotros adoptamos medidas adicionales: el 30 de abril se impuso una zona de exclusión total; el 1 de mayo fue bombardeado el aeródromo de Puerto Stanley; el 7 de mayo notificamos que cualquier buque de guerra o avión militar argentino que se hallara a más de 12 millas de las costas argentinas sería tratado como hostil. Aunque en esta fase el Gobierno argentino tenía aún abierto el camino para admitir la retirada pacífica de sus tropas, ellos no aceptaron, y se hizo evidente que las Malvinas tendrían que ser recuperadas por la fuerza.

105. El primer desembarco importante en las Islas Malvinas se realizó en aguas de San Carlos durante la noche del 20 al 21 de mayo. -- En las acciones que siguieron a esta operación se produjeron, inevitablemente, reveses y bajas. A pesar de ello, sólo tres semanas más tarde, el Mayor General Moore, Comandante en Jefe de las fuerzas terrestres, aceptó la rendición del General Menéndez y de las fuerzas bajo su mando, en Port Stanley. Fue, desde cualquier punto de vista, una campaña brillante, caracterizada por una excepcional planificación logística y por la improvisación, y llevada a cabo con una sobresaliente habilidad y fuerza.



Despliegue

106. Trasladar un grupo de combate del tipo del que se envió en un corto espacio de tiempo fue un logro extraordinario. Fue el resultado de una íntima cooperación entre los tres Ejércitos, la Marina Mercante, los Astilleros Reales y los puertos comerciales, los almacenes y las organizaciones de transporte del Ministerio de Defensa, y la Industria. El grupo de combate tenía que ser abastecido y aprovisionado para un período, - como mínimo, de tres meses en la mar. Muchos de los buques mercantes exigieron grandes modificaciones con el fin de prepararlos para su nueva misión. Eventualmente se desplegaron más de 110 buques (1). Entre estos se incluían 44 buques de guerra, 22 de la Real Flota Auxiliar (RFA) y 45 - buques mercantes cuyas tripulaciones civiles estaban constituidas totalmente por voluntarios.

107. Las Islas Malvinas están situadas a 8.000 millas al suroeste del Reino Unido y a más de 3.500 millas de la Isla de Ascensión, y - no sólo a 400 millas de las costas argentinas. El grupo de combate - precisaba ser autosuficiente en alimentos, agua, combustibles, municiones y todo el equipo militar que pudiera necesitarse. Eran de vital importancia un correcto transporte y unas adecuadas disposiciones logísticas. Los buques de la Real Flota Auxiliar y de la Marina Mercante y los aviones de -- transporte de las Reales Fuerzas Aéreas (RAF) iban a convertirse en la línea vital del grupo de combate. Los buques mercantes transportaron 9.000 hombres, 100.000 toneladas de carga y 95 aviones, al Atlántico Sur. La - cadena de abastecimientos transportó 400.000 toneladas de combustibles. - Los buques de apoyo de la Real Flota Auxiliar transbordaron municiones, - carga seca y carburantes en cerca de 1.200 ocasiones, aparte de más de - 300 transbordos de helicópteros. Las fuerzas británicas establecieron una base avanzada conjunta en la Isla de Ascensión. La RAF transportó a más de 5.800 hombres y 6.600 toneladas de pertrechos a través de la citada isla mediante más de 600 salidas de aviones Hercules y VC-10. Los prime--ros también intervinieron en cerca de 40 lanzamientos de suministros al - grupo de combate, que imponían el abastecimiento de carburante en vuelo en los largos viajes de ida y vuelta, en muchos casos, de más de 25 horas.

(1). En el Anexo A puede verse la composición del grupo de combate y de los elementos de apoyo.

Este masivo esfuerzo logístico permitió a los buques de guerra y a los --aviones del grupo de combate operar continuamente sin regresar a sus ba--ses para su aprovisionamiento.

108. En el espacio de siete semanas se había conseguido reu--nir un grupo de combate compuesto por 28.000 hombres y más de 100 bu--ques, que navegó más de 8.000 millas, neutralizó eficazmente a la Marina de la Argentina y rechazó los persistentes y valerosos ataques de los avio--nes de combate que superaban a los propios en una porporción superior a--seis a uno. Esto en sí mismo no era ninguna acción despreciable, pero el grupo de combate desembarcó 10.000 hombres en una costa hostil, al mis--mo tiempo que estaba bajo la amenaza de fuertes ataques aéreos; llevó a --cabo diversas batallas campales contra un enemigo atrincherado y bien --abastecido que en toda ocasión era superior a nuestras propias fuerzas; y--que le obligó a rendirse en un plazo de tres semanas y media.

Desde Georgia del Sur a San Carlos

109. La primera acción en el mar tuvo lugar en las inmedia--ciones de Georgia del Sur cuando el submarino argentino "Santa Fe" fue --atacado en la superficie a unas cinco millas de la bahía principal de Gryt--viken. Fue gravemente dañado y posteriormente encalló en la playa. El --mismo día se recuperó la isla por los Marines Reales y Fuerzas Especia--les (compuestas por el Servicio Especial del Aire, "Special Air Service" (SAS) y el Escuadrón de Buques Especiales, "Special Boat Squadron" --(SBS) de los Marines Reales, "Royal Marines" (RM)). El 1 de mayo un --Vulcan apoyado por Sea Harrier llevó a cabo sus primeros ataques contra las Malvinas, siendo derribado el primer avión argentino. El grupo de por--taviones hizo una gran demostración de fuerza, simulando un desembarco anfibio en Port Stanley que atrajo con éxito a los argentinos y reveló algu--nas de sus posiciones defensivas.

110. El 2 de mayo el HMS "Conqueror" detectó al crucero ar--gentino "General Belgrano" acompañado por dos destructores, navegando--en las inmediaciones de la zona de exclusión total. Otros buques argenti--nos estaban también intentando probar nuestras defensas al norte de la zo--na. El "Belgrano" y sus escoltas, armados con misiles Exocet, constituían una evidente amenaza para los buques del grupo de combate. En consecuen--cia, fue atacado y hundido por torpedos. Después de esta acción los gran--

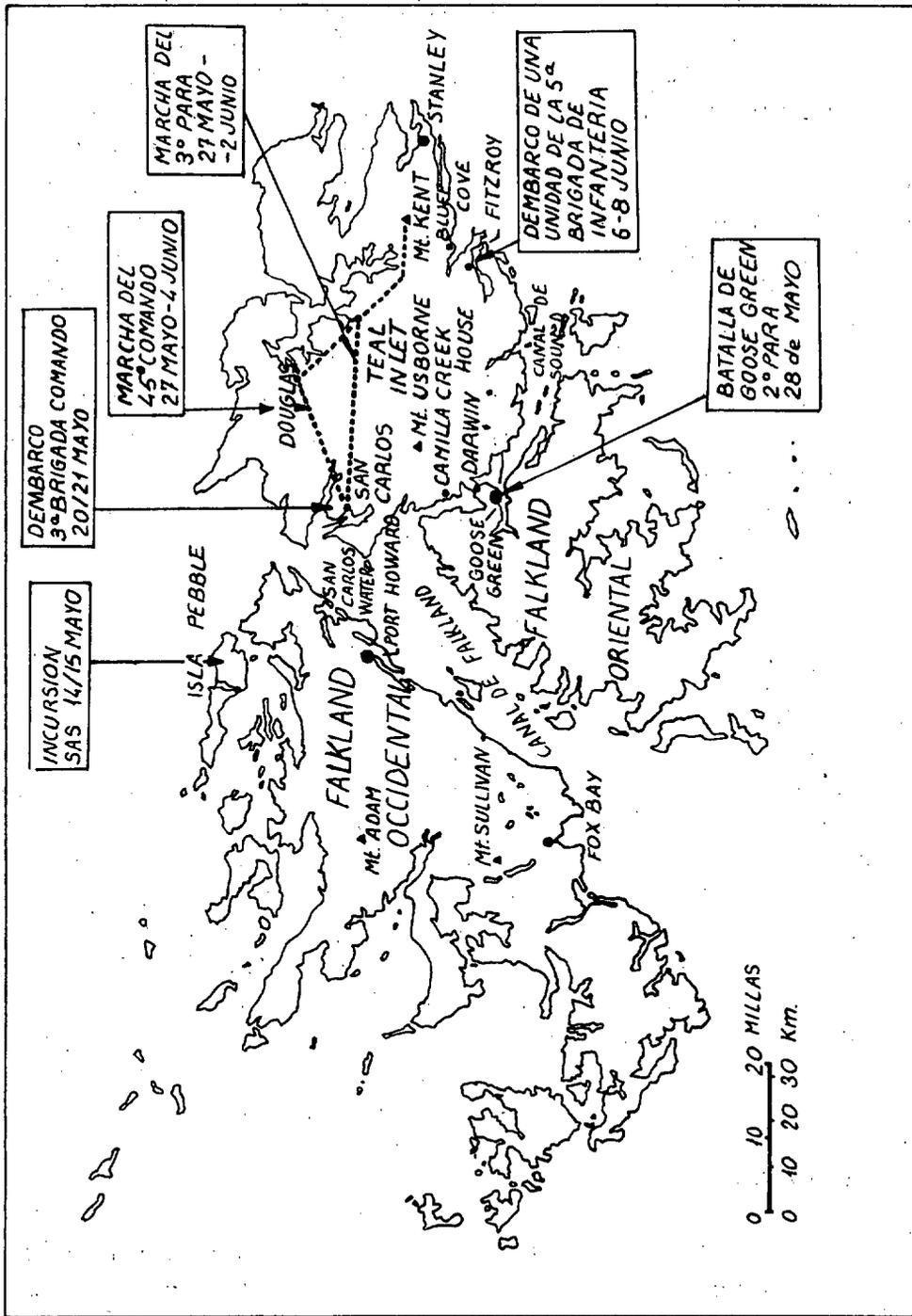
des buques de guerra argentinos permanecieron dentro de las 12 millas -- costeras argentinas y no participaron en ninguna acción posterior durante la campaña. Los submarinos argentinos continuaron siendo una seria amenaza, pero ningún buque del grupo de combate fue atacado con éxito.

111. El día 4 de mayo el grupo de combate sufrió su primera pérdida importante. El HMS "Sheffield", cuando efectuaba una misión de radar avanzado, fue alcanzado por un misil Exocet lanzado desde un avión argentino Super Etendard. El misil hizo impacto en los depósitos centrales de combustible del buque iniciándose un peligroso incendio que llenó la sección central del buque con humo irritante. Después de casi 4 horas con el fuego aumentando en intensidad, el Comandante dió la orden de abandonar el barco. En esta acción murieron 20 hombres de la tripulación.

112. A mediados del mes de mayo el grupo de combate había cumplido dos de sus misiones principales: asegurar el movimiento de tropas al Atlántico Sur y establecer el control de los mares que circundan las Islas. La misión de los portaviones, HMS "Hermes" y HMS "Invencible", fue crucial en esta y en las subsiguientes fases al proporcionar defensa aérea y los medios de ataque a los buques y posiciones terrestres del enemigo, mientras sus helicópteros proporcionaban constante protección antisubmarina.

113. Ahora era necesario situar las fuerzas terrestres en la orilla y con potencia suficiente para recuperar las Islas. El lugar elegido para el desembarco anfibio fue San Carlos debido a que ofrecía un buen fondo de arena que podía protegerse contra ataques de los submarinos y era un área que se sabía estaba ligeramente defendida por el enemigo y con dificultades para éste de reforzarse con rapidez. Las bajas colinas que rodean la ensenada proporcionaban buena protección contra el riesgo de ataques de los misiles Exocet. Los hombres del SAS y del SBS estuvieron durante algún tiempo reconociendo el Este y el Oeste de las Malvinas. Aprovechándose de la información que habían recogido y bajo la cobertura de un bombardeo naval, el SAS llevó a cabo el día 15 de mayo una arriesgada incursión nocturna en la Isla Pebble. En esta operación se destruyeron, entera, 11 aviones argentinos.

114. El 20 de mayo la principal fuerza anfibia se desplazó hacia aguas de San Carlos, aprovechándose de un cielo cubierto y de la escasa visibilidad y manteniendo un estricto silencio radio. Mientras las Fuerzas Especiales montaron una serie de incursiones de diversión en varios -



DEMBARCO
3º BRIGADA COMANDO
20/21 MAYO

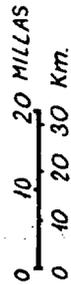
INCURSION
SAS 14/15 MAYO

MARCHA DEL
45º COMANDO
27 MAYO-4 JUNIO

MARCHA DEL
3º PARA
27 MAYO -
2 JUNIO

DEMBARCO DE UNA
UNIDAD DE LA 5ª
BRIGADA DE
INFANTERIA
6-8 JUNIO

BATALLA DE
GOOSE GREEN
2º PARA
28 de MAYO



puntos alrededor de la Malvina Oriental. Bajo la cobertura de la artillería naval, los hombres de la 3ª Brigada Comando de los RM (3 Cdo Bde), incluyendo el 2º y 3º Batallones del Regimiento de Paracaidistas (2 PARA y 3 PARA), se embarcaron en sus aviones de lanzamiento y se dirigieron a la orilla. El desembarco se realizó en cuatro playas. Los helicópteros operaron continuamente, trasladando pertrechos y ayudando a establecer las cabezas de playa. Con esta operación se alcanzó la total sorpresa táctica.-- Fueron lanzados 5.000 hombres con plena seguridad y la escasa resistencia que hubo fue rápidamente vencida. Las pérdidas británicas fueron de dos helicópteros y sus tripulaciones.

115. La mañana siguiente se presentó con un cielo azul y despejado, pero la fuerza desembarcada había ganado ya unas pocas horas vitales para establecer unas posiciones defensivas y empezó a preparar los asentamientos de sus unidades de fuego Rapier. A mediodía, la Fuerza Aérea Argentina inició una serie de violentos y prolongados ataques contra la cabeza de playa y los buques de apoyo.

116. Los Sea Harrier en patrullas aéreas de combate proporcionaron el círculo exterior de la defensa. El segundo círculo fue establecido por un par de buques conocidos con el nombre de trampa de misiles -- ("missile trap"), situados al norte de la entrada al Estuario de la Malvina. Estos fueron normalmente un destructor Tipo 42 armado con Sea Dart y -- una fragata Tipo 22 con Sea Wolf. El siguiente cinturón defensivo, que se conoció como la "línea artillera" estuvo constituido por un grupo de tres o cuatro buques situados en el interior del estuario que utilizaron indistintamente toda su artillería y los sistemas de misiles con que contaban para combatir a los aviones argentinos. Finalmente, y dentro del propio fondeadero (conocido como "callejón de las bombas") donde hubo simultáneamente hasta ocho buques con tropas y pertrechos, los cañones de pequeño calibre y los misiles Sea Cat de los buques de asalto HMS "Intrepid" y HMS "Fearless", junto con los misiles Blowpipe, ametralladoras y especialmente las unidades de fuego Rapier montadas en la orilla proporcionaban el círculo final de la defensa.

117. Los pilotos argentinos eran valerosos y persistentes en sus ataques y los buques del grupo de combate sufrieron pérdidas y daños durante los primeros días que sucedieron al desembarco. En la "línea artillera" perdimos el HMS "Ardent" y el HMS "Antelope" durante los días 21 y 23 de mayo; murieron 24 hombres en estas pérdidas. Otros seis buques recibieron daños entre los días 21 y 24 de mayo. Pero los argentinos pagaron un elevado tributo. El 21 de mayo las fuerzas británicas derribaron --

unos 15 aviones atacantes. Cuando los ataques se reanudaron, el 23 de mayo, fueron destruidos 10 aviones atacantes; el 24 de mayo se derribaron otros 18 aviones.

118. El 25 de mayo, Día Nacional de la Argentina, las Fuerzas Aéreas Argentinas realizaron un gran esfuerzo contra el grupo de combate. El HMS "Coventry" había estado en la "trampa de misiles", al noroeste, y había controlado con éxito los Sea Harrier, derribando tres aviones enemigos. Este buque fue atacado por oleadas de aviones Skyhawk que volando a baja cota burlaron las defensas. El buque zozobró rápidamente. La tripulación superviviente fue rescatada por el HMS "Broadsword" y por helicópteros, muriendo 19 hombres. Los ataques aéreos contra la cabeza de playa se hicieron a partir de ese día mucho menos frecuentes y las fuerzas británicas se establecieron firmemente en la orilla. La batalla de San Carlos había constituido un éxito.

119. Lejos de la cabeza de playa continuaron los ataques. El 25 de mayo, el buque mercante "Atlantic Conveyor", que había transportado Harrier al grupo de combate y estaba transportando muchos de los pertrechos necesarios, incluyendo helicópteros, se encontraba al noreste de las Malvinas. Dos misiles Exocet, lanzados desde un avión argentino Super Etendard, hicieron impacto en el "Atlantic Conveyor". El buque se incendió, extendiéndose rápidamente el fuego y siendo abandonado con la pérdida de 12 hombres. Un tercer ataque realizado el día 30 de mayo contra el grupo de combate con Exocet lanzados desde aviones argentinos, fue rechazado con éxito.

De San Carlos a Fitzroy

120. Con el establecimiento de una firme cabeza de puente, el siguiente objetivo era Port Stanley. Una amenaza contra el flanco de cualquier ataque a Port Stanley era la importante guarnición argentina y el aeropuerto de Darwin y Goose Green. Al 2 PARA se le dió la misión de eliminar cualquier peligro y buscar una rápida victoria. Durante la noche del 26 al 27 de mayo una compañía del 2 PARA aseguró Camilla Creek House. Después de una marcha nocturna de aproximación de 12 millas se le unió el resto del batallón y descansaron durante el día. Una fuerza artillera de tres cañones ligeros de 105 mm. se colocó en posición para apoyar el inminente asalto que se inició a las 0200 horas del 28 de mayo.

121. El 2 PARA empezó atacando Darwin, apoyado por el fuego de la artillería naval. La posición se aseguró a media tarde pero el batallón se enfrentó entonces con un avance hacia Goose Green, donde el enemigo estaba atrincherado en unas posiciones defensivas que tenían que ser alcanzadas a través del terreno abierto de un estrecho istmo. Se solicitó que los aviones Harrier atacaran las posiciones argentinas. El batallón fue atacado por aviones ligeros Pucara de Goose Green, uno de los cuales fue derribado por un misil Blowpipe. El batallón venció eventualmente la firme resistencia y empujó al enemigo fuera de las posiciones. Un oportuno ataque de los Harrier ayudó considerablemente al avance de los paracaidistas y al día siguiente el comandante argentino se rindió. Las fuerzas británicas tuvieron 17 muertos.

122. Además de asegurar el flanco la batalla fue importante por dos razones. La primera de ellas fue que nos proporcionó una oportunidad para evaluar las cualidades combatientes del enemigo. La segunda y más importante fue el que el sobresaliente rendimiento frente a un enemigo numéricamente superior creó en el 2 PARA una influencia psicológica sobre los argentinos que nuestras fuerzas no perdieron ya jamás.

123. En el curso de una extraordinaria marcha de 50 millas - sobre un terreno difícil y en condiciones inhóspitas, el 45 Cdo y el 3 PARA aseguraron el 30 de mayo la Posición Douglas y Teal Inlet. Mientras tanto, el SAS había establecido una base avanzada de patrulla en Mount Kent. El 42 Cdo, haciendo un perfecto empleo de los helicópteros disponibles, saltó hacia adelante para asegurar Mount Kent y Mount Challenger, los accesos occidentales a Port Stanley. El mismo día, el Mayor General Moore asumió el mando de todas las operaciones terrestres. El 1 de junio desembarcó la 5ª Brigada de Infantería (5 Bde).

124. El Mando de la Fuerza Terrestre decidió presionar rápidamente con el avance sobre Port Stanley y encomendó a la 5 Bde el flanco sur. Cuando se descubrió que los argentinos habían evacuado la posición Fitzroy el 2 PARA avanzó rápidamente para asegurar el área, que constituía un punto importante para el avance sobre Port Stanley. El 1º Batallón de Fusileros Gurkhas del 7º Duque de Edimburgo y el resto del 2 PARA -- avanzaron por mar y aire mientras que el 2º Batallón de Guardias Escoceses y el 1º Batallón de Guardias Galeses y las unidades de apoyo logístico correspondientes fueron transportados a Fitzroy por vía marítima. La pérdida de helicópteros Chinook en el "Atlantic Conveyor" había impedido eficazmente la opción del transporte aéreo del grueso de la 5 Bde. La trave-

sía por mar era, en consecuencia, el único modo de avanzar rápidamente, manteniendo el impulso del avance y minimizando el riesgo de contraataques argentinos. En las noches del 5 al 6 y del 6 al 7 de junio los Guardias Escoceses y elementos de los Guardias Galeses fueron transportados con éxito por los HMS "Intrepid" y HMS "Fearless". El despliegue del resto de los Guardias Escoceses fue frustrado por unas condiciones climatológicas adversas. En la noche del 7 al 8 de junio el RFA "Sir Galahad" fue enviado con unidades de apoyo y con el resto de los Guardias Escoceses. El 8 de junio se levantaron las nubes y antes de que los últimos elementos hubieran sido desembarcados de las lanchas de desembarco, los RFA "Sir Galahad" y "Sir Tristan" fueron acertados por un ataque aéreo en Fitzroy. Ambos buques fueron abandonados. El "Sir Galahad", que llevaba un gran número de hombres a bordo, fue incendiado, perdiendo la vida 50 hombres, de los que 32 pertenecían al 2º Batallón de Guardias Escoceses. Los intrépidos esfuerzos de los pilotos de los helicópteros y de las tripulaciones de los botes de salvamento, que cogieron sus embarcaciones muchas veces en medio de las llamas y del humo cegador del buque incendiado, evitaron la pérdida de un mayor número de vidas humanas. Pero a no ser por la valentía de los marineros y por la entrega de todos los que les asistieron en la orilla, la pérdida de vidas habría sido mucho mayor. Después de ese día un par de aviones patrulla Sea Harrier destruyeron cuatro Mirage sobre el Canal Choiseul.

Avance sobre Port Stanley

125. A pesar de los reveses iniciales con pérdidas de hombres y equipo, particularmente helicópteros, la primera fase de la batalla principal de Port Stanley empezó en la noche del 11 al 12 de junio cuando la 3ª Cdo Bde preparó tres batallones para un ataque nocturno. Simultáneamente los buques de la Armada bombardearon objetivos adicionales. Como consecuencia de unas vigorosas y agresivas patrullas las tropas pudieron conseguir la sorpresa inicial y después de una noche de duros combates el 3ª PARA tomó Mount Longdon, el 45 Cdo ocupó Two Sisters, y el 42 Cdo conquistó Mount Harriet. Las bajas británicas fueron 22 muertos y 44 heridos. Durante todo el día siguiente, todas estas posiciones estuvieron bajo el fuego de la artillería enemiga, que ocasionó más bajas. Sin embargo, el bombardeo no se produjo en una sola dirección: las defensas argentinas fueron intensamente bombardeadas por nuestra artillería y durante la noche, por la artillería naval.

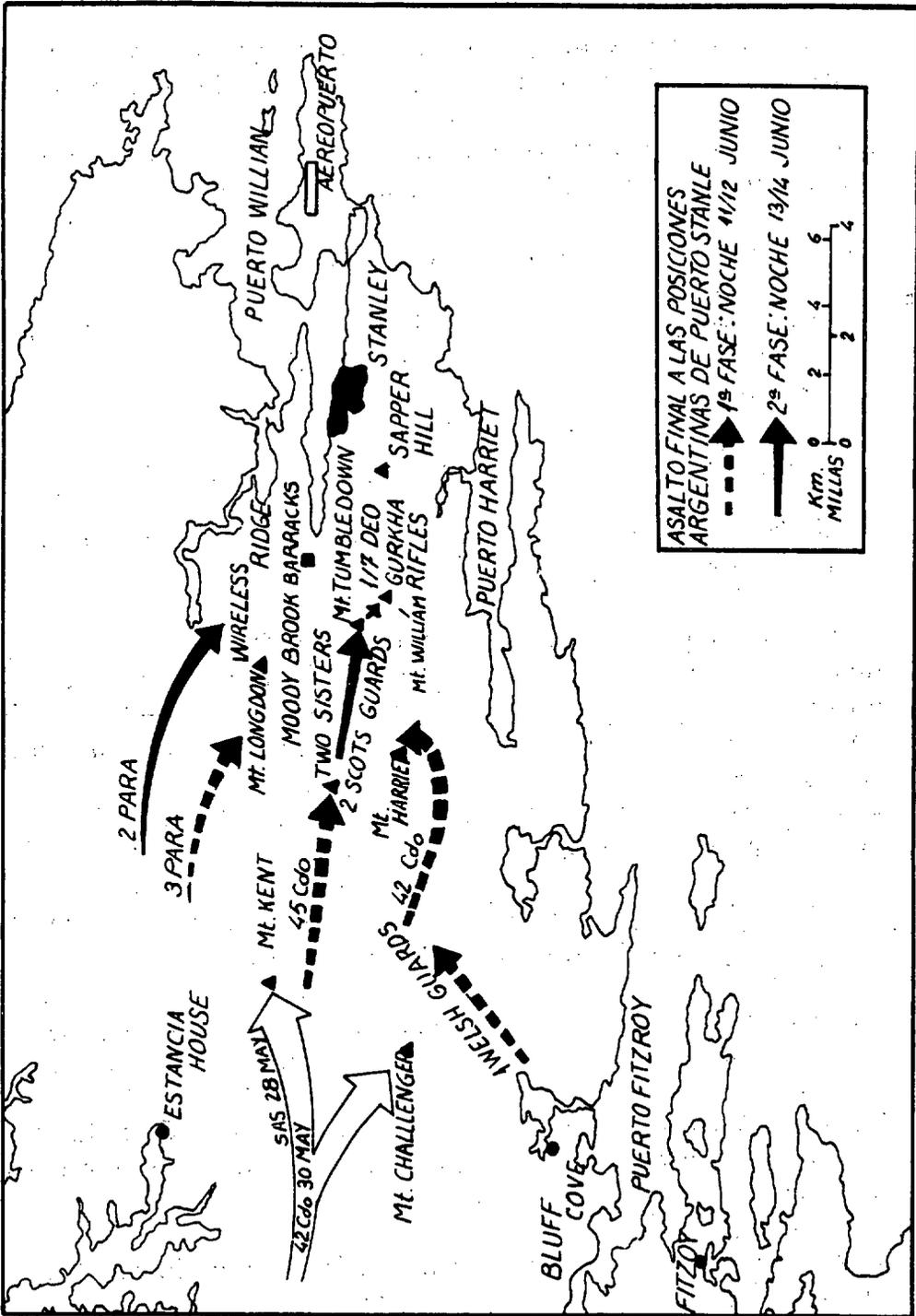
126. Durante la noche del 11 al 12 de junio el "HMS Glamorgan" fue retirado a causa de un bombardeo de las posiciones costeras en las proximidades de Port Stanley, al recibir un impacto de un misil Exocet lanzado desde la orilla. Su tripulación extinguió los graves incendios y el buque continuó siendo útil para el combate. Murieron 13 hombres. Este -- fue el último ataque directo contra un buque británico en esta campaña.

127. La segunda fase tuvo lugar durante la noche del 13 al 14 de junio. En el norte, en otro ataque nocturno extraordinariamente ejecutado, el 2 PARA conquistó Wireless Ridge. Más hacia el Sur los Guardias Escoceses reñían un duro combate para desalojar de Tumbledown Mountain a un batallón regular de Infantería de Marina Argentina que defendía duramente los emplazamientos de ametralladoras, ofreciendo una seria resistencia durante muchas horas. Los Guardias Escoceses alcanzaron sus objetivos y los Gurkhas avanzaron para tomar Mount William al sureste. En esta fase final perdimos 20 hombres.

128. Gran número de enemigos abandonaron sus posiciones, -- depusieron sus armas y se mantuvieron de pie desconsoladamente. Las tropas británicas siguieron hasta los alrededores de Port Stanley, donde se les ordenó detenerse y disparar sólo en defensa propia, para evitar el combate en la ciudad y daños a la población civil. Inmediatamente después se observaron banderas blancas sobre Stanley y el General Moore -- aceptó la rendición argentina.

Cronología

- 2 de abril.- Argentina invade las Islas Malvinas.
- 3 de abril.- Argentina invade Georgia del Sur; la ONU aprueba la Resolución 502 del Consejo de Seguridad; los primeros aviones de transporte de la RAF salen para la Isla Ascensión.
- 5 de abril.- El primer grupo de combate naval sale del Reino Unido.
- 12 de abril.- Entra en vigor la zona de exclusión de las 200 millas marítimas.
- 23 de abril.- El Gobierno advierte a Argentina que los buques de guerra o-



los aviones militares que pudieran representar una amenaza para el grupo de combate serían tratados adecuadamente.

- 25 de abril.- Las Fuerzas Británicas reconquistan Georgia del Sur; el -- submarino "Santa Fé" es atacado e inutilizado.
- 30 de abril.- Entra en vigor la zona de exclusión total.
- 1 de mayo.- Primer ataque de los Vulcan, Sea Harrier y buques de guerra contra las Islas Malvinas; es derribado el primer avión argentino.
- 2 de mayo.- El HMS "Conqueror" hunde al "General Belgrano".
- 4 de mayo.- El HMS "Sheffield" es alcanzado por un misil Exocet; posteriormente se hundió.
- 7 de mayo.- El Gobierno advierte a la Argentina que cualquier buque de guerra argentino y avión militar de esta nacionalidad que se halle a más de 12 millas de la costa argentina sería considerado como hostil y expuesto a ser tratado en consecuencia.
- 9 de mayo.- Dos Sea Harrier hunden al minador "Narwal" que había estado protegiendo al grupo de combate.
- 11 de mayo.- El HMS "Alacrity" hunde al buque de aprovisionamiento "Cabo de los Estados" en el Canal de Fakland.
- 14/15 mayo.- Las Fuerzas Especiales realizan la invasión nocturna de la Isla Pebble; 11 aviones argentinos destruidos en tierra.
- 21 de mayo.- La 3 Cdo Bde establece una cabeza de playa en San Carlos; se pierde el HMS "Ardent"; se destruyen unos 15 aviones argentinos.
- 23 de mayo.- El HMS "Antelope" queda desarbolado (se hundió el 24 de -- mayo); 10 aviones argentinos destruidos.
- 24 de mayo.- Son destruidos 18 aviones argentinos; se producen algunos -- daños en los buques británicos.

- 25 de mayo.- El HMS "Coventry" perdido y el "Atlantic Conveyor" recibe el impacto de un Exocet (se hundió el 28 de mayo); resultan destruidos 8 aviones argentinos.
- 28 de mayo.- El 2 PARA vuelve a tomar Darwin y Goose Green.
- 30 de mayo.- El 45 Cdo captura la posición Douglas; el 3 PARA recupera Teal Inlet; el 42 Cdo avanza hacia Mount Kent y Mount Challenger.
- 1 de junio.- La 5 Bde desembarca en San Carlos.
- 8 de junio.- Los buques de la RFA "Sir Galahad" y "Sir Tristram" son alcanzados en Fitzroy; 10 aviones argentinos resultan destruidos.
- 11/12 junio.- Se ocupan Mount Harriet, Two Sisters y Mount Longdon; el HMS "Glamorgan" es alcanzado por un Exocet lanzado desde tierra; resulta dañado pero puede navegar.
- 13/14 junio.- Se ocupan Tumbledown Mountain, Wireless Ridge y Mount--William; se rinde el General Menéndez.
- 20 de junio.- Se ocupa South Thule.
- 25 de junio.- El Comisionado Civil, Mr Hunt, regresa a Port Stanley.

SEGUNDA PARTE

LAS LECCIONES

Introducción

201. La Campaña de las Malvinas fue en muchos aspectos única. Por consiguiente debemos ser muy cautelosos al decidir cuales son las lecciones relevantes de la campaña para la prioridad principal de la defensa del Reino Unido - nuestro papel en el seno de la OTAN frente a la amenaza de la Unión Soviética y sus aliados. Desde un principio estuvieron -- presentes los ingredientes básicos para el éxito: una firme resolución; una flexibilidad de fuerzas, equipos y tácticas; destreza humana; y unos oficiales y tropa perfectamente adiestrados.

202. Desde los primeros momentos el Gobierno estuvo ani--mado por la comprensión y apoyo de los aliados del Reino Unido de la Comunidad Europea, por nuestros aliados de la OTAN y, no menos, por nuestros amigos de la "Commonwealth". Este apoyo internacional, que en muchos casos representó una clara elección de principios sobre el interés -- material de los gobiernos interesados, fue valioso para hacer ver a los dirigentes argentinos la extensión de su aislamiento internacional. También se extendió en algunos casos a la provisión de ayuda material que fue en - beneficio directo del grupo de combate.

203. La Campaña proporcionó a la Marina Real la primera experiencia de combate de la era de los misiles. En San Carlos, las fuerzas británicas llevaron a cabo la primera operación anfibia a gran escala realizada en los últimos años, y en los combates terrestres para la ocupación de Port Stanley experimentaron un combate de infantería con efectivos de una brigada y en condiciones atmosféricas extremas. Nuestro análisis de la Campaña continúa; se han aprendido algunas lecciones nuevas y se han -- visto reforzadas muchas de las viejas lecciones. Las secciones que siguen describen las lecciones principales y los pasos que estamos dando para aplicarlas.

Gestión de la crisis y Mando y Control

204. La máxima gestión de la crisis estuvo dirigida por un pequeño grupo de Ministros que estuvieron presididos por el Primer Ministro y que se reunían casi diariamente. El Fiscal General de Su Majestad -- asistía a las reuniones cuando se precisaba su consejo legal. Entre los que siempre asistieron a esas reuniones se hallaba el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, como principal asesor militar del Gobierno. Este grupo de Ministros garantizaba que los cabos diplomáticos, y militares de nuestra política estaban adecuadamente coordinados. Por parte militar se establecieron unas directivas claras dentro de las cuales los comandantes iban a llevar a cabo las operaciones, sin efectuar ningún intento de querer dirigir -- los combates desde 8.000 millas de distancia. Esta corta y clara cadena de mando hizo posible la rápida reacción ante los acontecimientos y a las necesidades de las fuerzas del Atlántico Sur.

205. El control político efectivo y el mando superior de la operación exigían unas buenas comunicaciones entre el Reino Unido y el grupo de combate. Las comunicaciones por satélite demostraron su importancia en operaciones realizadas a gran distancia. Hubo ocasiones durante la Campaña de las Malvinas en las que el flujo del tráfico de comunicaciones hacia el grupo de combate amenazó superar la capacidad de los sistemas disponibles. Esto nunca retrasó la transmisión de mensajes importantes para el desarrollo de las operaciones aunque afectó de alguna manera a otros tipos de tráfico. Actualmente planeamos adquirir un nuevo satélite militar británico y proporcionar un terminal en todos los grandes buques de superficie, lo que significaría una importante mejora. A medida que el grupo --

iba viajando hacia el sur se hizo cada vez más importante recibir informes frecuentes y detallados sobre su situación en el área de operaciones, tanto como una base general para los responsables de la toma de decisiones en Whitehall, y como una base esencial para un temprano y exacto anuncio al Parlamento y a los medios de comunicación sobre los acontecimientos en el Atlántico Sur. Los comandantes locales fuertemente presionados no -- siempre podían proporcionar estas informaciones y estamos considerando para el futuro cómo podrían estar capacitados para hacerlo. La intención -- no será, por supuesto, imponer cualquier detallada dirección de las acciones en campaña, que debe continuar siendo de la exclusiva responsabilidad del comandante empeñado en la acción.

206. Hemos estudiado cuidadosamente la gestión de la crisis. En particular hemos considerado la eficacia de la coordinación interdepartamental y el enlace entre el Ministerio de Defensa y el cuartel general -- operativo, que en este caso era el Cuartel General del Comandante en Jefe de la Flota. En cada uno de los aspectos importantes la máquina del Gobierno y la militar funcionaron extremadamente bien durante la crisis.

Los hombres

207. El factor más importante en el éxito del grupo de combate fue la pericia, la resistencia y la resolución desplegadas por el personal de las unidades. El valor de los profesionales y voluntarios y el elevado grado de instrucción y las cuidadosamente seleccionadas Fuerzas Armadas quedaron ampliamente demostradas. La instrucción especializada de -- una parte importante de la fuerza de desembarco, tales como los comandos, fue una partida muy importante. La calidad de la tropa británica se -- manifestó en la defensa del desembarco de San Carlos; por los decididos -- ataques a las posiciones enemigas fuertemente defendidas de Goose Green; por una serie de ataques nocturnos extraordinarios antes de la caída de -- Port Stanley; y por el sobresaliente rendimiento de los pilotos de los Harrier y de los helicópteros.

208. La manera en la que el grupo de combate respondió a los muchos retos y dificultades que se le presentaron justifican totalmente la -- prioridad que atribuimos a la instrucción a todos los niveles, desde la enseñanza de habilidades individuales hasta las maniobras de gran envergadura. La -- Campaña resaltó la importancia de la instrucción física e intelectual. Para alcanzar y mantener esto fue necesario mantener la aptitud y el adiestramiento a un nivel tan alto como era posible.

Operaciones navales

209. Las operaciones del grupo de combate en el mar estuvieron regidas por los tres principios establecidos de la guerra naval: contención de las fuerzas enemigas, defensa en profundidad y mantenimiento de la iniciativa. El curso de la Campaña resaltó la pertinencia de estos principios y la importancia de disponer de una flota equilibrada, la capacidad de los buques de la RFA para reabastecer los buques de la Marina Real en el mar y el apoyo de los buques de la Marina Mercante. Las cuestiones -- clave del rendimiento de los buques de guerra y de la defensa aérea naval se estudian en los párrafos 218 a 221 y 225 a 230.

Guerra anfibia

210. Se demostró vital la experiencia conseguida por la Marina Real y por los Marines Reales a causa de su extenso adiestramiento en operaciones anfibias. Los desembarcos en San Carlos demostraron claramente la capacidad de los HMS "Fearless" y HMS "Intrepid" para lanzar y apoyar operaciones anfibias y el valor de los buques mercantes adecuadamente adaptados para suplementar a los buques logísticos de desembarco. La 3 Cdo. Bde reforzada por el 2 PARA y el 3 PARA y por otros elementos demostraron estar idealmente adaptados para la misión encomendada. Los helicópteros que se desplegaron con la fuerza de desembarco desempeñaron un papel inestimable. El tiempo, el terreno y las probables necesidades para desembarcar lejos de los puertos eran similares a las condiciones a las que tienen que enfrentarse las fuerzas británicas en Noruega, en el flanco septentrional de la OTAN. El éxito de la Campaña de las Malvinas confirma nuestra confianza, y la de nuestros aliados, en la capacidad de nuestras fuerzas anfibias para reaccionar rápida y eficazmente en caso de emergencia en y lejos del área de la OTAN.

Submarinos de propulsión nuclear

211. Nuestros submarinos de propulsión nuclear (SSN) desempeñaron un papel esencial. Después del hundimiento del "General Belgrano" la flota de superficie de Argentina no tomó parte eficazmente en la Campaña. Los SSN,s fueron unos instrumentos flexibles y poderosos durante toda la crisis, colocando una omnipresente amenaza que los argentinos no po

dfan medir ni oponerse. Su velocidad e independencia de apoyo significaban que ellos eran la primera partida que llegaría al Atlántico Sur, permitiéndonos declarar tempranamente la zona de exclusión marítima. También proporcionaron valiosa inteligencia a nuestras fuerzas que se hallaban en la zona de exclusión total.

Operaciones terrestres

212. Los factores más decisivos de la guerra en tierra firme fueron el elevado nivel de la instrucción individual y la aptitud de las fuerzas de tierra, junto con la dirección y la iniciativa desplegadas especialmente por los jóvenes oficiales y por los NCO. La Campaña subrayó la importancia de las operaciones nocturnas y de las patrullas agresivas, que fueron particularmente decisivas durante la serie de resueltos ataques en el cerco de Port Stanley, en donde los asaltos estaban dirigidos contra un enemigo preparado con campos de tiro despejados. Un determinado número de lecciones se reflejarán en las prioridades de instrucción y en los planes de equipo. Los actuales tipos de armas demostraron su eficacia pero la infantería necesita ser apoyada en el ataque por una mayor potencia de fuego directo e indirecto. Las armas contracarro Milan y de 66 mm. demostraron ser altamente útiles contra las posiciones enemigas fortificadas, pero también existe la necesidad de un arma de ataque tal como un lanzagranadas.

213. La infantería no habría podido alcanzar sus objetivos sin el apoyo que recibió de los bombardeos artilleros y navales. La capacidad de los cañones ligeros de 105 mm. para abatir instantáneamente y con precisión, de noche y a través de la niebla y del humo, contribuyeron significativamente al colapso final de la moral de los argentinos. Se subrayó la importancia en todos los grados de estar instruidos y poder solicitar apoyo de fuego.

Fuerzas Especiales

214. Las SAS y SBS desempeñaron un papel clave durante la Campaña. Operaron en vanguardia del grueso de las fuerzas terrestres para recoger información esencial y también realizaron amplias incursiones para confundir y desorganizar a las fuerzas enemigas. Esta táctica tuvo un

éxito notable para ayudar a la fuerza de desembarco sobre la orilla y - virtualmente sin oposición en San Carlos. Posteriormente y en vanguar-- dia del grueso de las fuerzas reconocieron las alturas que rodean Mount - Kent, desde las cuales se lanzó el ataque final a las posiciones argentinas de Port Stanley.

215. En la mayoría de las circunstancias exigentes las Fuerzas Especiales fueron totalmente puestas a prueba tanto en sus capacida-- des como en la táctica que ellos emplearían en cualquier guerra futura en el área de la OTAN. Su respuesta ha justificado nuestra confianza que la actual selección y los métodos de instrucción producen unas Fuerzas Espe-- ciales que están bien preparadas para cumplir las obligaciones que pudie-- ran exigírseles en una guerra generalizada. La combinación de la habili-- dad de una patrulla aislada para recoger información y la capacidad para-- llevar a cabo incursiones altamente destructivas proporciona a los mandos militares un arma potente y flexible. La experiencia de las Malvinas con-- firma lo anterior, y asimismo proporciona unas lecciones útiles para el fu-- turo, particularmente en relación con las mejoras en el equipo.

Equipo

216. Los sistemas de armas dependen, para su eficacia, no - sólo de sus cualidades inherentes sino también de la total y realista ins-- trucción de sus servidores y de la elevada calidad de su mantenimiento, re-- puestos y servicio. Las Fuerzas Armadas están organizadas y equipadas - principalmente para operaciones en el área de la OTAN contra el Pacto de Varsovia. En el Atlántico Sur se enfrentaron a un reto diferente. A la avia-- ción, especialmente, pero también a otros equipos, se les exigió llevar a cabo misiones poco comunes que eran importantes para la operación. Los efectos de una larga travesía marítima y el abatimiento ocasionado por los misiles con base en tierra, la electrónica y otros equipos, tenían que ser superados. Por otra parte, algunas condiciones fueron más fáciles de lo - que lo serían las operaciones en el marco de la OTAN; por ejemplo, la au-- sencia virtual de contramedidas electrónicas (ECM) en el Ejército argenti-- no.

217. Con todo, la Campaña proporcionó una oportunidad única para probar nuestro equipo en combate. Los expertos han evaluado el ren-- dimiento de los equipos individuales y sus medidas de apoyo. En general, -

el equipo y los sistemas de armas tuvieron un buen rendimiento, especialmente en circunstancias exigentes: tan bien, y a veces mejor, que como se esperaba. La disponibilidad operativa del equipo era impresionante. En muchos casos la necesidad fue confirmada por mejoras ya planeadas. En el resto de esta sección analizamos el rendimiento de las plataformas de las principales armas y la contribución del equipo en las misiones en las que fue desplegado.

Buques de guerra

218. Las operaciones de apoyo de un desembarco anfibio dentro del alcance de la aviación enemiga y sin la ayuda de aviones de alerta temprana aerotransportada (AEW) o de cazas todo tiempo con base en tierra exponen, inevitablemente, a la pérdida de buques. Además de los cuatro navíos de guerra, se perdieron un RFA y un buque mercante; otros ocho buques de guerra y dos RFA sufrieron daños de diversa consideración (1). En muchos casos, estos buques continuaron participando en las operaciones, reparando los daños por medio de sus tripulaciones con la ayuda de equipos especializados. Los portaviones HMS "Hermes" y HMS "Invincible" fueron buques de mando eficaces y flexibles que proporcionaron buenas plataformas aéreas. Por ejemplo, el 1 de mayo el HMS "Hermes" encomendó la misión de atacar Port Stanley o Goose Green a 12 aviones Sea Harrier y cuando todavía no había transcurrido una hora desde su regreso al portaviones se les dió una nueva misión y los mismo aviones y tripulaciones salieron en misión de patrulla de defensa aérea.

219. En nuestra evaluación de las lecciones a ser extraídas para el proyecto de buques de combate hemos contado con el beneficio de una valiosa e independiente revisión realizada por los miembros de la "Marine Technology Board of the Defence Scientific Advisory Council". Es evidente que los buques de la Marina Real son unas plataformas fuertes y dignas de confianza que pueden operar continuamente en el mar incluso en las peores condiciones atmosféricas. En los proyectos no se ha hallado ningún defecto fundamental.

220. Se han producido comentarios acerca del empleo del aluminio en la construcción de los buques. Los hechos son que el aluminio fue utilizado en la superestructura de las fragatas Tipo 21 y en menor extensión en algunas otras pocas clases, pero no se utilizó en los destructores -

(1). En el Anexo C puede verse en detalle las pérdidas de aviones y buques.

del Tipo 42, tales como el HMS "Sheffield". Por otra parte, a veces se utiliza el aluminio para pequeñas mamparas no estructurales, escaleras y conductos de ventilación. Mediante el empleo del aluminio es posible hacer substanciales ahorros en el peso de los buques por encima de la línea de flotación, pero se reconoce que este metal pierde resistencia en los incendios y, en consecuencia, su amplio empleo en los buques de la Marina Real fue suspendido hace varios años. No obstante, no existe ninguna evidencia de que ello haya contribuido a la pérdida de ningún buque.

221. Algunas lecciones importantes se han aprendido acerca de la rápida extensión del fuego y del humo en los buques y acerca del empleo de los materiales que pueden resultar peligrosos en los incendios. El cableado existente en los viejos buques puede resultar inflamable; este peligro se reducirá considerablemente en los nuevos buques. Actualmente se hallan en curso estudios urgentes dirigidos a mejorar la supervivencia de los buques existentes y a incorporar las lecciones en los proyectos futuros. Entre los ejemplos de medidas a tomar se incluyen la mejora de las zonas de incendio; los cambios en el proyecto de las puertas estancas y escotillas; la provisión de unas escotillas de salida; la reducción de materiales inflamables; y bombas contra incendios adicionales, aparatos de respiración y equipos de respiración individuales.

Aviones

222. Harrier. 28 Sea Harrier y 14 Harrier GR3 de la RAF fueron desplegados eventualmente en el Atlántico Sur. Los Sea Harrier realizaron más de 1.100 misiones de patrulla aérea de combate y 90 operaciones de apoyo ofensivo y los Harrier GR3 efectuaron 125 misiones de ataque a tierra y de reconocimiento táctico. Estos aviones tuvieron un gran éxito, mostrándose flexibles, robustos, fiables y eficaces. Los Sea Harrier, cuya finalidad es principalmente la de defensa aérea, también fueron empleados en misiones de ataque a tierra y de reconocimiento: los Harrier GR3, aviones principalmente destinados a ataque a tierra, se transformaron en una semana para transportar misiles aire-aire Sidewinder -- AIM 9L con misión de defensa aérea. Al comienzo de cada jornada se disponía del 95 por ciento y se llevaron a cabo el 99 por ciento de todas las misiones planeadas. Los Sea Harrier demostraron ser más que un contrincante para los aviones convencionales de ala fija argentinos, pues derribaron 20 aviones seguros y 3 probables, de los cuales 16 y 1 son atribuibles respectivamente a los misiles Sidewinder AIM 9L. Fueron abatidos 6 Sea Harrier, de los que dos lo fueron a causa del fuego enemigo (uno por ar--

mas de fuego portátiles y uno por un misil superficie-aire Roland. También fueron abatidos tres GR3 a causa del fuego enemigo, todos ellos por fuego de artillería antiaérea. La mayor parte de los aviones empeñados en apoyo ofensivo supervivieron a los daños que normalmente fueron el resultado del intenso fuego de la artillería antiaérea argentina. Se demostró la necesidad de efectuar algunas mejoras en los Sea Harrier para proporcionar una mayor resistencia y capacidad para el transporte de armamento y radar mejorado. En consecuencia, a los Sea Harrier, comenzando por los que llevaba a bordo el HMS "Illustrious", se les está proporcionando una mayor resistencia para adaptar unos mayores depósitos y aumentando el armamento al acoplarles cuatro en lugar de dos misiles Sidewinder. Se están planeando mejoras en el radar y en los sistemas del radar receptor de alarma.

223. Nimrod. Al avión de patrulla naval Nimrod se le proporcionó una sencilla pero efectiva capacidad de abastecimiento aire-aire habiendo sido modificados en este sentido dieciseis aviones de este tipo. Esto, junto con ayudas a la visión, mejor equipo de navegación y una variedad en el armamento, incluyendo el Harpoon, Stingray y Sidewinder han mejorado considerablemente su capacidad total. Un total de treinta y cuatro -- Nimrod serán eventualmente modificados para que puedan llevar misiles antibuques y aire-aire. El radar Searchwater del Nimrod funcionó bien, permitiendo a las tripulaciones escuchar buques a larga distancia, fuera de las zonas de alcance de los misiles de posibles buques de guerra enemigos. La plena capacidad de este radar está, todavía, siendo desarrollada y explotada.

224. Helicópteros. Se utilizaron casi 200 helicópteros de siete tipos diferentes (Sea King, Wessex, Lynx, Gazelle, Wasp, Scout y Chinook). Después de la pérdida de tres Chinook y de seis Wessex en el "Atlantic Conveyor", se produjo una cierta escasez de helicópteros para apoyar a las fuerzas terrestres aun cuando un escuadrón de helicópteros Sea King de guerra antisubmarina (ASW) había sido transformado para misiones de apoyo. Una ilustración gráfica de la capacidad de los helicópteros -- Chinook fue proporcionada por la única aeronave que se salvó del hundimiento del "Atlantic Conveyor"; sin repuestos ni apoyo terrestre voló 109 horas en condiciones de combate, transportando hasta 80 hombres con su equipo en un sólo vuelo. Por otra parte, los helicópteros también estuvieron fuertemente comprometidos en la ASW o en misiones de guerra contra buques de superficie (ASVW), logísticas, búsqueda y salvamento, evacuación de bajas y de reconocimiento y apoyo. Los helicópteros navales opera

ron a más de tres veces los índices de tiempos de paz. El Linx se comportó bien y el Sea King Mk-4 con su gran capacidad de carga interna y externa fue particularmente muy útil. De todos los helicópteros del Ejército de Tierra, el Gazelle está proyectado para ser utilizado, predominantemente, como helicóptero de reconocimiento, de mando y de comunicaciones. Sin llevar armamento ofensivo y en un país desprovisto de cubiertas naturales resultó muy vulnerable al fuego terrestre, y actualmente estamos evaluando modos para aumentar su supervivencia en el campo de batalla.

Defensa aérea

225. La batalla por la superioridad aérea era vital para el éxito de la Campaña. En las operaciones de la OTAN en el Atlántico Oriental la Marina Real estaría apoyada por aviones con base en tierra y, cuando estuvieran disponibles, por los portaviones de la Marina de los Estados Unidos. En el Atlántico Sur, el grupo de combate se enfrentó a una eficiente fuerza aérea, con base en tierra firme, de más de 200 aviones en la línea del frente, y sus principales obstáculos fueron la escasez de aviones de combate y la carencia de AEW. Los Sea Harrier eran superados en una proporción de 6 a 1. Los aviones AEW no podían ser desplegados en absoluto. El grupo de combate confiaba en una mezcla de sistemas para su defensa aérea. Estos sistemas comprendían sistemas electrónicos, de detección, aviones de combate, ECM, misiles de corto y medio alcance, cañones de calibre medio y, finalmente, sistemas de defensa inmediata, tales como los cañones de tiro rápido y los lanzadores portátiles de misiles. Entre todos los sistemas anteriores destruyeron en total 72 aviones enemigos seguros y otros 14 probables. En el momento del asalto final a Port Stanley la fuerza aérea argentina había sido efectivamente neutralizada como fuerza combatiente. En el Anexo B se presenta nuestra evaluación de las pérdidas aéreas argentinas y el rendimiento de cada uno de los sistemas de misiles.

226. El valor del misil de defensa aérea y de alcance medio--Sea Dart fue evidente por los ocho blancos que se consiguieron. La conocida capacidad del sistema también disuadió la realización de muchos ataques y obligó a la aviación argentina a volar a baja cota, lo que la hacía un blanco más fácil para los otros sistemas de defensa aérea y a menudo se impedía que sus bombas hicieran explosión. Existen áreas en las que pueden mejorarse los Sea Dart y estas ya se están llevando a la práctica o están en estudio.

227. Aunque en un principio fue proyectada como un arma de defensa contra misiles el potente sistema de defensa puntual Sea Wolf fue utilizado contra los aviones que atacaban a baja cota. En esta misión destruyeron cinco aviones argentinos. No se presentó ninguna oportunidad para utilizar los Sea Wolf contra misiles. La flexibilidad de este sistema se demostró por la rapidez con la que su "software" fue adaptado para hacer frente a los ataques de los aviones volando a baja cota. Se están llevando a cabo un buen número de mejoras en los Sea Wolf.

228. Como se ha reconocido anteriormente, la carencia de AEW fue un serio obstáculo para los ataques argentinos a muy baja cota, especialmente en San Carlos, donde los radares desplegados sufrieron unas interferencias considerables procedentes de las tierras altas circundantes. La carencia de AEW también demostró una importante limitación en la capacidad del grupo de combate para hacer frente a las amenazas de los Exocet, al interceptar a los aviones que los transportaban antes de que pudieran lanzarlos. La dificultad de garantizar la detección de los aviones en vuelo a baja cota hizo que fuera prudente que los portaviones operaran muy lejos al este de las Malvinas, lo que limitaba el tiempo de patrulla aérea de los Harrier. Esta deficiencia está siendo remediada en parte, en la actualidad, mediante la dotación al HMS "Illustrious" de dos helicópteros Sea King equipados con radares Searchwater modificados, que empleados con el despliegue de los Sea Harrier con mayor resistencia representan una mejora en nuestra capacidad de defensa aérea embarcada en los portaviones. En la Parte 3 se estudian los pasos adicionales para mejorar la capacidad del AEW. Además, el Nimrod AEW Mk-3 será desplegado en el Atlántico Oriental a partir de 1984, a continuación de la entrega inicial hacia finales de 1983. En las Malvinas tenemos actualmente nuevos radares y aviones Phantom de la RAF, los cuales cuando patrullan en misiones de combate aéreo pueden proporcionar alguna alarma temprana para los ataques aéreos a baja cota.

229. La amenaza planteada por el misil Exocet de vuelo rasante sobre el mar era bien conocida antes de la operaciones; y el grupo de combate disponía de las contramedidas necesarias para hacer frente a dicha amenaza. Medidas electrónicas adicionales y de otro tipo fueron rápidamente proyectadas y desplegadas en el Atlántico Sur. Por ejemplo, las tiras antiradar fueron utilizadas ampliamente y con éxito. Para el futuro, el sistema Sea Wolf mejorado ya pedido tendrá una capacidad todo tiempo contra los misiles en vuelo rasante, y varios programas están en marcha para mejorar la capacidad de las ECM de a bordo. La provisión del AEW -

también aumentará la capacidad de los navíos de guerra de la Marina Real para hacer frente a esta amenaza.

230. Otras áreas a mejorar que han sido identificadas en el campo de la defensa aérea de los buques incluyen:

- a. La necesidad de un sistema de armas de defensa puntual para las unidades de alto valor. Como medida provisional el sistema de cañones norteamericano Vulcan-Phalanx ha sido montado en el HMS "Illustrious" y en el HMS "Invincible" y se ha dotado a otros buques de cañones para la defensa aérea de vuelos a baja cota. En el párrafo 311f se describen nuestros planes para el futuro.
- b. La necesidad de una instrucción más realista. En particular todos los buques necesitan ser dotados con una amplia variedad de instructores a bordo si la Marina Real quiere optimizar el rendimiento de sus sistemas de alta tecnología. También existe la necesidad de unos objetivos más realistas para la instrucción en tiempo de paz de los operadores de los sistemas de armas de defensa aérea.
- c. Los radares de observación continua embarcados y los sistemas de mando y de control de armas. Se están examinando con carácter de urgencia algunas mejoras.

231. En cuanto a la defensa con base en tierra, el rendimiento del Rapier fue bueno y tuvo un buen impacto sobre la Campaña. Fue empleado solamente en forma óptima para proporcionar defensa aérea con base en tierra contra los vuelos a baja cota después de los desembarcos del 21 de mayo. Las condiciones para la operación de los Rapier fueron muy duras. El sistema había sido expuesto a los rigores de un largo viaje por mar y se encontraba sin su segundo escalón de apoyo. Los ataques aéreos del enemigo eran realizados por debajo de los 100 piés, frecuentemente en valles cubiertos por la neblina y con escasa luz. No obstante, abatieron 14 aviones seguros y 6 probables. Una serie de mejoras en la precisión y en la velocidad de reacción del sistema ya se han desarrollado y están siendo incorporadas en los Rapier del Reino Unido y de Alemania. También hemos planeado durante algún tiempo introducir a finales de la década una serie de mejoras adicionales al misil, expoleta, los radares y a la capacidad del sistema contra objetivos múltiples.

232. El Blowpipe es un sistema de defensa aérea a corta distancia proyectado, operado y transportado a distancias limitadas por un hombre. En esta campaña se utilizó ampliamente contra blancos de cruce rápido para los que no estaba proyectado y estuvo sometido a un manejo mucho más rudo del que había sido proyectado. A pesar de ello se derribaron con este sistema 9 aviones enemigos seguros y 2 probables. La experiencia de la Campaña ha confirmado la necesidad de una serie de mejoras ya en curso, que incluyen la cabeza del misil y el motor y la introducción de una unidad de puntería y un dispositivo de alerta. Estas mejoras deben ser completadas por etapas durante los próximos seis años.

Guerra contra los buques de superficie

233. El dominio estratégico de los SSN y su participación crucial en la Campaña ya han sido descritos en el párrafo 211. Aparte del hundimiento del crucero "General Belgrano", la acción en la superficie estuvo limitada a combates contra embarcaciones patrulleras y pequeños buques mercantes. El arma dirigida aire-superficie montada sobre helicópteros - Sea Skua, actuó por primera vez y se comportó excelentemente. Se anotó ocho blancos con ocho disparos, destruyendo un patrullero y produciendo graves daños en otros dos buques argentinos. El cañón de 4,5 pulgadas también demostró su precisión y eficacia en misiones contra los buques de superficie.

Guerra antisubmarina (ASW)

234. Para hacer frente a la amenaza de los submarinos argentinos, los buques del grupo de combate y los aviones realizaron amplias operaciones antisubmarinas. Se demostró su capacidad para sostener ese tipo de operaciones. Estas arrojaron mucha luz sobre las dificultades aparecidas en la ejecución de la ASW en aguas profundas. Ya se han planeado una serie de mejoras en nuestra capacidad para la ASW y examinaremos qué medidas son actualmente necesarias.

Guerra en tierra

235. En general, las fuerzas terrestres encontraron que la mayor parte de su equipo podía soportar el duro tratamiento que recibió en las Malvinas. De especial interés fueron:

- a. Movilidad. Las fuerzas terrestres tuvieron una fuerte dependencia de los helicópteros y de otros vehículos para su movilidad. Los vehículos de reconocimiento y combate sobre orugas, Scorpion y Scimitar, se comportaron muy -- bién en terrenos pantanosos, recorriendo una media de -- 350 millas cada uno de ellos. Uno de los vehículos resistió un proyectil que cayó a 1,5 metros de distancia; otro pasó por encima de una mina que le ocasionó graves daños pero dejó a la tripulación sana y salva. El Tractor de Combate de Ingenieros también fue un vehículo esencial y eficaz en este difícil terreno. El extensivo empleo de las minas por el Ejército argentino resultó ser un problema notable. Una evaluación de la habilidad del Ejército para abrir brechas rápidamente en los campos de minas había sido determinada antes de la Campaña.
- b. Apoyo por el fuego artillero y naval. El apoyo principal de la artillería con base en tierra para las fuerzas terrestres fue proporcionado por los cañones ligeros de 105mm, los cuales fueron desplegados junto con su munición por me-- dio de helicópteros. Su rendimiento fue excelente. Las cinco baterías que entraron en combate dispararon casi -- 17.500 disparos. Algunos cañones llegaron a disparar 500 disparos en 24 horas. Los buques del grupo de combate -- dispararon 8.000 proyectiles con la precisa Artillería Naval en apoyo a los ataques a objetivos terrestres.
- c. Armas contracarro y personales. Los rifles de autocarga y las ametralladoras de aplicación general demostraron-- ser unas armas portátiles efectivas, a pesar de que el peso de las armas y de la munición presentaron problemas fisicos y logísticos en un terreno tan desfavorable. Estos problemas serán solucionados considerablemente por las nuevas armas portátiles que entrarán en servicio a mediados de la década de los años 80. El mortero de 81 mm demostró ser versátil y efectivo. Aunque no se emplearon en su misión principal, las armas contracarro tales como el Milan fueron muy eficaces contra las fuertes posiciones de-- fensivas.
- d. Combate nocturno. Se demostró la necesidad de más equipo para los combates nocturnos. Desde el momento en que

comenzó el conflicto habíamos efectuado pedidos para la adquisición de gafas de visión nocturna para la Infantería y de vuelo nocturno para el Cuerpo Aéreo del Ejército (AAC). Se han planeado compras adicionales de ambos tipos de gafas.

- e. Vestuario de combate. En las condiciones excepcionalmente duras del invierno en las Islas Malvinas, se observaron un gran número de defectos en el vestuario y equipo personal. Ya se han iniciado la substitución de algunos de estos elementos.

Guerra aire-tierra

236. Aunque hubo solamente una muy limitada oportunidad para observar la eficacia de nuestro propio poder aéreo con base en tierra, en condiciones de combate, algunas lecciones se aprendieron, tanto de nuestras propias operaciones como de las de los argentinos, que son muy importantes para nuestra futura política de adquisiciones. Las más importantes de estas lecciones son:

- a. Ataque a aeródromos. En las misiones de bombardeo a gran distancia realizadas por los bombarderos Vulcan, estos atacaron el aeródromo de Port Stanley, pero solamente con bombas de 1.000 libras y no pudieron inutilizar la pista mas que durante un breve período de tiempo. Se subrayó la necesidad de un arma avanzada de ataque a aeropuertos tal como la JP-233.
- b. Eliminación de las defensas. Aunque los aviones de combate fueron rápidamente adoptados con dispositivos antiradar y otros equipos activos de ECM, que demostraron ser vitales en esta ocasión, la carencia de armas de supresión de la defensa a los radares enemigos de ataque expusieron a los Harrier a un fuerte y preciso fuego terrestre. Los ataques de los Vulcan se realizaron con radares próximos a Port Stanley, utilizando misiles antirradiación Shrike y tuvieron algún éxito; en nuestros planes avanzados figura la adquisición de misiles antirradiación.
- c. Apoyo aéreo inmediato. La Campaña puso de manifiesto las limitaciones de los métodos tradicionales del control

aéreo avanzado para las operaciones de apoyo aéreo inmediato. En las etapas finales se empleó la marcación de objetivos por laser desde tierra, permitiendo que las bombas dirigidas por laser hicieran blanco directo sobre los objetivos. Para el futuro, se mejorarán las comunicaciones tácticas tierra-aire, y la eficacia del marcador laser de objetivos será posteriormente explorada.

- d. Reconocimiento aéreo. La ausencia de una capacidad de reconocimiento aéreo de la superficie terrestre fue un serio obstáculo durante la Campaña y de ello se derivó una escasez de información precisa sobre los dispositivos del enemigo, lo que presentaba un riesgo adicional a las fuerzas terrestres. Planeamos mejorar nuestra capacidad de reconocimiento táctico.
- e. Misiles Sea Skimming. La Campaña demostró el potencial de los misiles Sea Skimming lanzados desde el aire. Ya se ha equipado a unos cuantos aviones Nimrod con el misil antibuques Harpoon y más adelante mejoraremos -- nuestra capacidad actual en esta área mediante la adquisición del misil avanzado Sea Eagle, que tiene un mayor alcance y más capacidad discriminatoria que el Exocet.

Adquisición e improvisación

237. En las excepcionales circunstancias de la Campaña nuestros procesos de adquisiciones se demostraron satisfactorios para adaptarse a la amplia variedad de necesidades militares en unos períodos de tiempo muy limitados. Las nuevas demandas operacionales fueron satisfechas en tiempos record a través de la pronta disponibilidad del amplio espectro de científicos e ingenieros expertos de los centros de investigación del Ministerio de Defensa y de los vastos recursos de la industria de defensa del Reino Unido. La Campaña puso de manifiesto el valor de una industria de defensa con una amplia base nacional y los beneficios de la capacidad de investigación en el suelo patrio.

238. Aquellos que estaban implicados a todos los niveles del Gobierno y de la Industria trabajaron intensamente para aumentar nuestras

capacidades operativas mediante la evaluación de las amenazas específicas y trabajando los modelos por ordenadores; modificando el material y el "software" para el equipo; desarrollando rápidamente nuevas capacidades del equipo; y acelerando la incorporación del equipo en servicio. Entre los ejemplos a destacar se incluye el desarrollo de importantes equipos, a menudo vitales; mediante la combinación de los elementos existentes de muchas maneras, tales como la creación de equipo AEW utilizando los radares Searchwater del Nimrod en los helicópteros Sea King (en sólo 11 semanas); la invención, producción, ensayo y entrega en tiempo record de muchos equipos nuevos, incluyendo radares de interferencia portátiles (10 días desde que se recibió la orden para su entrega); la acelerada entrada en servicio de los HMS "Illustrious" y HMS "Brazen" y de armas tales como el misil antibuques Sea Skua; y la adaptación de los aviones Vulcan, Hercules y Nimrod para repostar en el aire.

239. La urgencia de las necesidades justificó frecuentemente la aceptación de normas de ingeniería y de seguridad más bajas; las medidas de emergencia funcionaron bien durante el período limitado de la operación. Se concedió una prioridad absoluta, en todo momento, a la operación y las decisiones fueron tomadas según lo que podía conseguirse en el tiempo disponible.

240. La experiencia de la Campaña se está aplicando en hacer pleno uso de la constante exigencia de una mayor eficiencia en el proceso de las adquisiciones. Sería poco práctico esperar cambios arrolladores puesto que las prácticas utilizadas en la emergencia fueron especiales para la operación y debido a que las necesidades de equipo estuvieron limitadas a la tarea inmediata de oponerse, especialmente, a las capacidades argentinas conocidas. Las restricciones presupuestarias y los techos de la masa monetaria fueron eliminadas aunque continuaron aplicándose los principios de contabilidad y de costo-eficacia.

Logística y Personal

241. Una operación militar de esta envergadura exigía habilidades especiales de muchos miles de administradores, ingenieros y técnicos. Ellos desempeñaron una gran cantidad de misiones, particularmente en el campo logístico, que eran esenciales para el éxito de las operaciones, pero no exigían una dirección particularizada. En cuanto a lo que se esperaba respondieron bien a la necesidad de actuar rápidamente siguiendo los

procedimientos bién establecidos y la improvisación siempre que esta pudiera ayudar al Comandante en Jefe de las operaciones.

242. El apoyo logístico de la Campaña de las Malvinas tuvo un gran éxito. A pesar de que las líneas de comunicación se extendían a lo largo de casi media vuelta al mundo, el grupo de combate raramente careció de suministros esenciales y el equipo y repuestos se mantuvieron a elevados niveles de disponibilidad. El grupo de combate fue equipado y despachado - en un tiempo notablemente corto, reflejando el alto grado de aptitud e instrucción de los tres Ejércitos. Cuatro lecciones se resaltan.

243. La primera, los índices de uso, particularmente de municiones, misiles y armas antisubmarinas fueron mayores de lo que se preveía. El último año anunciamos los planes para aumentar substancialmente los "stocks" de reservas de guerra con objeto de mejorar el poder de contención; la distribución por escalones será revisado a la luz de la experiencia de la Campaña de las Malvinas.

244. Segunda, necesitamos considerar el nivel de apoyo logístico mantenido en las operaciones fuera del área. Desde finales de los años 60 ha habido una constante reducción en la capacidad de los tres Ejércitos para apoyar a grandes fuerzas fuera del área de la OTAN. Todas las peticiones del grupo de combate fueron atendidas, pero sólomente por otorgarle una prioridad sobre los recursos y por usar algunos "stocks" reservados para operaciones de la OTAN. La capacidad logística de los tres Ejércitos para apoyar operaciones "fuera del área" ha de ser considerada a la luz de la política global del Gobierno para esa operación y esto se estudia en la Parte 3. Revisaremos, sin embargo, el volumen y composición de las reservas estratégicas especiales que se están creando para apoyar las operaciones terrestres "fuera del área". También tendremos en cuenta si el apoyo logístico podría organizarse como parte de un sistema flexible capaz de apoyar a las fuerzas de dentro o fuera del área de la OTAN.

245. Tercero, el repostado aire-aire es vital para el apoyo de operaciones a largas distancias. Por ejemplo, los Harrier de la RAF volaron desde la Isla Ascensión hasta el Atlántico Sur sin hacer escalas, con la ayuda de aviones nodriza. En las operaciones desde la Isla Ascensión, - la relativamente pequeña cantidad de combustible del avión cisterna Victor dió como resultado una gran parte de la fuerza de aviones nodriza que fueron utilizados para cada salida de los Vulcan, Nimrod y Hércules. Son necesarios aviones nodriza estratégicos de gran capacidad para proporcionar en el futuro una mayor flexibilidad operativa y nuestra propuesta para con-

seguirlo se expone en el párrafo 311a.

246. Finalmente, la Campaña dejó ver claramente la importante contribución que los recursos civiles hacen al potencial de la nación en una crisis. Este asunto se trató en la "Statement on the Defence Estimates for 1982 (Cmnd 8529)". Nuestra intención de revisar el empleo de la logística nacional y de los recursos humanos ha recibido actualmente de esta forma un mayor impulso. La progresiva y rápida implantación de los planes de contingencia existentes para empleo de los buques mercantes en apoyo de las Fuerzas Armadas tuvo un gran éxito en el desarrollo de la Campaña. Se confiscaron unos 45 buques del tráfico de mercancías y de pasajeros para su empleo como buques dragaminas. Proporcionaron un vital apoyo a través del espectro total logístico. Los petroleros transportaron carburante para los buques, aviones y fuerzas terrestres. Los barcos de transporte de pasajeros, tales como el "QE2" y el "Camberra" y los ferries sirvieron como transporte de tropas. Los buques de carga, tales como el "Atlantic Conveyor", transportaron helicópteros, Harrier, equipo pesado y otros pertrechos. Otros buques se utilizaron como hospitales, como talleres de reparación o como remolcadores. Todos estos buques estuvieron tripulados por tripulaciones civiles de voluntarios, suplementadas por pequeños destacamentos navales de la RFA.

247. Entre las conversiones más notables que se hicieron a los buques mercantes figuran:

- a. La adaptación de cubiertas de despegue y aterrizaje que fueron proyectadas y construidas en unos pocos días y posteriormente resistieron condiciones meteorológicas extremas. Mientras no se dispusiera de ningún sustituto para las cubiertas de despegue y aterrizaje, estas instalaciones provisionales fueron inestimables.
- b. La provisión y adaptación de equipo a todos los buques mercantes para permitirles el abastecerse en la mar.
- c. Los equipamientos de rastras para transformar a los barcos en dragaminas, que levantaron minas flotantes enemigas.
- d. La provisión de equipos adicionales de comunicaciones, navegación y criptográfico.

e. La provisión de plantas de producción de agua potable a bordo de los buques.

248. Los aviones de transporte civil suplementaron a la Fuerza Aérea de Transporte de la RAF y entre los meses de abril y junio transportaron más de 350 toneladas de carga, incluyendo helicópteros, a la Isla Ascensión.

249. Los Astilleros, puertos civiles, depósitos, servicios marítimos y el personal de los departamentos del Gobierno, junto con cientos de empresas industriales grandes y pequeñas, desempeñaron un papel muy importante en el envío y sostenimiento del grupo de combate. Todos ellos prestaron una ayuda inestimable, trabajando muchas horas, incluso en fines de semana y días festivos. Los ferrocarriles británicos y las empresas de transporte por carretera reaccionaron rápidamente y transportaron vastas cantidades de pertrechos y equipo desde el interior hasta los muelles.

250. Como consecuencia de la Campaña hemos decidido que deben incorporarse aquellas características militarmente útiles a la hora de sustituir al "Atlantic Conveyor", que comprendan, principalmente, una cubierta de vuelo prefabricada para helicópteros. También tenemos una opción para hacer uso del buque durante un cierto período de tiempo al año para maniobras. Para plazos de tiempo más largos, un grupo de trabajo del "Shipping Defence Advisory Committee" examinará las formas probables en las que los buques mercantes sean requisados en cualquier emergencia futura y podrían ser proyectados, modificados o equipados, para el posible empleo en apoyo de las Fuerzas Armadas o en su propia defensa.

251. Las demandas de personal para la Campaña fueron satisfechas casi enteramente por nuestras fuerzas regulares y no hubo ninguna llamada general a los reservistas. Sin embargo, fue necesario efectuar un llamamiento selectivo para un pequeño número de hombres de la Reserva Naval y retener algún personal naval que podría de otro modo haber sido licenciado. El llamamiento funcionó fácilmente, pero el ejercicio indicó la necesidad de examinar la legislación sobre el llamamiento a reservistas. Como señalamos en la Cmnd 8529 las diversas categorías de las Reservas desempeñarían un papel esencial en cualquier guerra futura en el área de la OTAN. Ya se han conseguido algunas mejoras en nuestras capacidades, por ejemplo, el aumento del Ejército Territorial, y están estudiándose otras medidas.

252. La característica relevante del sistema médico y de evacuación de bajas fue la entrega de los doctores y de los equipos médicos, tanto en el campo de batalla como en los buques. Las bajas entraban en el quirófano dentro de las seis horas o menos. Como consecuencia de esto y de la destreza de los equipos médicos, más del 90 por ciento de las bajas sobrevivieron (1). Se hizo un amplio uso de los helicópteros y de los buques hospital. Los VC 10 fueron utilizados en misión de devolver las bajas rápidamente al Reino Unido. Hubo algunas dificultades en la planificación inicial del apoyo médico a la operación. Estas dificultades están siendo estudiadas con vistas a hacer un empleo más económico y eficaz de los recursos médicos de los tres Ejércitos en operaciones futuras.

253. Los sistemas de información de bajas de los tres Ejércitos fueron rápidamente ampliados para las operaciones. Por ejemplo, la Marina Real estableció su propio centro de coordinación de bajas en el HMS "Nelson", en Portsmouth. En él se recogía la información del grupo de combate a través del Cuartel General de la Flota y esta se pasaba a los centros de acción de bajas en los emplazamientos de los Ejércitos. Las familias podían telefonar para interesarse por el paradero de sus familiares y en el apogeo de la operación fueron atendidas miles de llamadas diarias. Siempre que fue posible, fueron informados los parientes más próximos antes de que la noticia de un incidente fuera hecha pública. Esto se hizo mediante visitas personales en los casos de muerte o de heridas graves. En algunos casos, las posibilidades de que las noticias pudieran llegar al público procedentes de otras fuentes, tales como las reclamaciones argentinas, condujo a su anuncio antes de ser informados los parientes más próximos.

254. Se produjeron algunos errores y retrasos. Fue difícil establecer la extensión de las bajas inmediatamente después de un accidente en el mar, a causa de la constante transferencia de personal entre buques y el hecho de que los supervivientes podían ser rescatados por diferentes medios de los distintos buques. Podrían haberse necesitado muchas horas para establecer quién había desaparecido mientras continuaban otras operaciones. Dadas estas dificultades, el sistema funcionó tan bien como podría esperarse y se mejoró durante las operaciones.

(1). En la operación se perdieron 255 vidas en total, entre personal de las FAS y civiles. Otros 777 sufrieron heridas. En muchos casos estas heridas no fueron graves y los hombres pudieron incorporarse rápidamente a sus unidades. Más de 700 heridos están siendo plenamente empleados en la actualidad.

255. Hacia el final de la Campaña nuestras fuerzas habían hecho un total de 11.400 prisioneros de guerra argentinos. La situación de las operaciones y el duro clima aumentaron las graves dificultades para manejar a tantos prisioneros, especialmente dada la escasez de edificaciones en las Islas y la falta de tiendas de campaña para 4.500 hombres, que se perdieron en el "Atlantic Conveyor". No obstante, todos los prisioneros recibieron una alimentación adecuada, vestuario y cuidados médicos. Fueron seguidos tan escrupulosamente como fue posible los procedimientos establecidos por la Tercera Convención de Ginebra, aunque muchos prisioneros tuvieron que ser alojados en buques. El Comité Internacional de la Cruz Roja consideró razonable este desacostumbrado paso dadas las circunstancias. En el futuro se dará más énfasis a la instrucción y planificación sobre el tratamiento de los prisioneros de guerra.

Relaciones Públicas

256. El firme objetivo del Gobierno desde el comienzo fue proporcionar tan rápidamente como fuera posible una información exacta sobre los acontecimientos en los campos diplomático y militar. Además de los frecuentes informes que presentaron los Ministros al Parlamento, la Oficina de Prensa del nº 10 de Downing Street, el Ministerio de Defensa y la Oficina de Asuntos Exteriores y de la Commonwealth facilitaron reuniones regulares para la prensa británica e internacional y para los agregados militares. En el extranjero, nuestras misiones diplomáticas, con la colaboración de la Oficina Central de Información, organizó y mantuvo un esfuerzo intenso a través de los medios de comunicación locales para presentar el caso británico de forma exacta y precisa, para contrarrestar la información argentina. Al mismo tiempo mantuvieron informados a los restantes gobiernos de los últimos acontecimientos, examinando el apoyo, tanto en las capitales extranjeras como en las Naciones Unidas. También se tomaron disposiciones para llevar un número considerable de periodistas al Atlántico Sur.

257. Fue crucial que la opinión pública, en el país y fuera de él, comprendiera y apoyara nuestra causa. Sin el apoyo del pueblo británico no habría sido posible montar y sostener la operación. Fue vital conservar el apoyo de los amigos y aliados del exterior. El que esto fuera grandemente conseguido es una medida de nuestro éxito al proporcionar una re

lación digna de confianza de los acontecimientos diplomáticos y militares. Por supuesto hubo problemas. La necesidad de retrasar o, en algunos casos, impedir totalmente la publicación de ciertas informaciones sobre las operaciones militares, dió lugar a una considerable controversia en su momento y continúa estando sometida a un amplio debate. Es fácil pasar por alto los factores que influyen en la distribución al público de ciertas categorías de información. En todo momento nuestras prácticas tenían que ser consistentes con los superiores dictados de seguridad nacional y de las operaciones y con la protección de los hombres y mujeres integrantes del grupo de combate en el Atlántico Sur. Al mismo tiempo, estábamos interesados en asegurar, hasta donde fuera posible, el que se ocasionara a sus familias el mínimo de angustia. Lamentablemente, las especulaciones de la prensa y la falsa propaganda argentina nos obligaron a veces a distribuir información sobre las operaciones más pronto de lo que lo hubieran aconsejado las consideraciones familiares. Otro factor que contribuyó a nuestras dificultades fue la ausencia, en algunas ocasiones, de informes suficientemente desarrollados y puestos al día referentes al grupo de combate. Esto puede atribuirse, en alguna medida, a las limitaciones impuestas por nuestros sistemas de comunicaciones, que no siempre tenían la capacidad para hacer frente a las necesidades de la prensa, teniendo en cuenta el gran flujo de tráfico operativo vitalmente importante.

258. Estos temas merecen una análisis cuidadoso y considerado. El Ministerio de Defensa en consecuencia, ha encargado un estudio de amplio alcance al "University College of Cardiff" sobre las relaciones entre los medios de comunicación y el Gobierno en tiempos de conflicto armado. Además, el Comité de Defensa de la Cámara de los Comunes está llevando a cabo, actualmente, una amplia indagación sobre la forma en que se pueden mejorar estos temas durante una crisis y deseamos tener en cuenta su informe en nuestro análisis. Mientras tanto se están llevando a cabo un determinado número de mejoras prácticas a la luz de la experiencia de las Malvinas, incluyendo nuevas disposiciones para acreditar periodistas en las unidades militares y una instrucción más amplia de las oportunidades de los oficiales de relaciones públicas. El Ministerio de Defensa también está estudiando con la prensa la extensión a la que las dificultades que surgen podrían ser evitadas en el futuro. Se creará un grupo de trabajo especial para considerar si algunas nuevas medidas, incluyendo la introducción de un sistema de censura, son necesarias con objeto de proteger la información militar inmediatamente antes o durante una operación.

TERCERA PARTE

EL FUTURO

301. Hemos aprendido mucho de la Campaña de las Malvinas. Muchas de las lecciones no son nuevas, pero no son menos importantes por ello. Hemos visto nuevamente el valor de unas fuerzas profesionales y bien motivadas, capaces de responder rápida e imaginativamente ante lo inesperado. Las Fuerzas Armadas han demostrado su capacidad para operar fuera del área de la OTAN en las circunstancias más difíciles y en el otro extremo del mundo; y han obtenido suficiente experiencia en esta operación y en el esfuerzo logístico necesario para apoyarla. Ahora intentamos introducir equipos nuevos y adicionales para aumentar su movilidad, flexibilidad y aptitud para las operaciones dentro de la OTAN y en cualquier otro lugar.

302. Esto no quiere decir que ahora tengamos un punto de vista diferente sobre la principal amenaza contra la seguridad del Reino Unido, que procede de la Unión Soviética y de sus aliados del Pacto de Varsovia. El incesante crecimiento en el volumen y sofisticación de las Fuerzas Armadas soviéticas y la propensión de los dirigentes soviéticos para explotar su poderío militar con fines políticos, directa o indirectamente, continúa intacto. Es todavía en Europa donde nosotros y nuestros aliados nos enfrentamos con la mayor concentración de fuerzas del Pacto de Varsovia. - En "The Way Forward (Cmnd 8288)" se han identificado las cuatro misiones principales con las cuales las Fuerzas Armadas ayudarán a contrarrestar esa amenaza: proporcionar un elemento independiente de las fuerzas nu

cleares estratégicas y de teatro comprometidas con la Alianza; defender el suelo patrio del Reino Unido; una gran contribución terrestre y aérea en el continente europeo; y desplegar una gran capacidad naval en el Atlántico -- Oriental y en el Canal. Estas misiones permanecen en la prioridad de nuestro esfuerzo de defensa, y el armamento y modernización de las fuerzas dedicadas a estas tareas todavía deben tener la primera exigencia sobre nuestros recursos.

303. Sin embargo, "The Way Forward" también atrae la atención sobre el significado de las amenazas contra los intereses de Occidente fuera del área de la OTAN. Para contrarrestar estas amenazas nuestro esfuerzo militar desempeña una parte importante a tres niveles:

- a. Ayuda militar e instrucción a países con importantes intereses occidentales que lo soliciten. (Este año tenemos varios equipos de adiestramiento militar de composición variable, desde un hombre a más de 150, en unos 30 países; y el año que finalizó en abril de 1982 instruimos casi 4.000 alumnos de países no pertenecientes a la OTAN en centros de defensa de nuestro país).
- b. Despliegue periódico de las fuerzas británicas, por ejemplo, grupos de combate navales, para hacer demostraciones de presencia; para adquirir experiencia de las condiciones lejos del teatro europeo; y para realizar maniobras con las fuerzas de nuestros aliados y amigos.
- c. Mantener la capacidad para intervenir unilateralmente o con nuestros aliados para proteger nuestros intereses nacionales o como respuesta a una demanda de ayuda de nuestros amigos.

Es esta última capacidad la que recientemente ha sido demostrada tan eficazmente en la Campaña de las Malvinas.

304. La política de los sucesivos Gobiernos ha sido que las operaciones fuera del área de la OTAN deben ser emprendidas por fuerzas cuya misión principal sea la del apoyo a la Alianza. La Campaña de las Malvinas demostró que muchos elementos de las Fuerzas Armadas tienen las características básicas de flexibilidad y movilidad que hacen que se adapten también a los retos imprevistos que surjan fuera de Europa. Ya estuvimos placidos

neando antes de la emergencia de las Malvinas un determinado número de medidas para aumentar esta capacidad mediante:

- la designación de cuarteles generales de "dos estrellas" para el mando de las fuerzas comprometidas en esas operaciones;
- el establecimiento de una reserva de armas, equipo y repuestos que podrían ser retirados para apoyo de las operaciones fuera del área de la OTAN y sin necesidad de hacer uso de los "stocks" de la OTAN; y
- el mayor empleo de personal y material civil para proporcionar apoyo logístico y otro tipo de apoyo a las Fuerzas Armadas.

También planeamos hacer adiciones a la 5ª Brigada de Infantería con objeto de mejorar sus capacidades "fuera del área" y paracaidistas. Las unidades combatientes de las Armas ya están en marcha e incluyendo batallones paracaidistas, un batallón de Infantería y apoyo de Ingenieros.-- A estos hemos añadido recientemente un regimiento acorazado de reconocimiento y en el transcurso del año próximo incorporaremos un regimiento de Artillería, un escuadrón del Cuerpo Aéreo del Ejército y algunas unidades de apoyo logístico. Los aviones de transporte aéreo Hercules de la RAF están actualmente destinados para la Brigada y la adaptación de equipo "station-keeping" a un determinado número de aviones Hercules para 1985 dará a la Brigada una capacidad paracaidista. Estas mejoras representan un gran perfeccionamiento para nuestra capacidad para operaciones aerotransportadas "fuera del área". Esto, junto con la capacidad anfibia de la 3ª Brigada Comando de los Marines Reales, nos proporcionará una acrecentada aptitud para responder a lo imprevisto de forma rápida y flexible. Además, ya habíamos anunciado que dos buques de asalto, los HMS "Fearless" y HMS "Intrepid" van a ser mantenidos en servicio. Estos buques demostraron categóricamente su valor durante la Campaña y continúan siendo un elemento importante en nuestra capacidad anfibia.

305. Nos gustaría haber hecho más en esta área pero ha habido poco margen dentro del programa de defensa para efectuar incorporaciones de esta clase en los últimos años.

306. El éxito de la revisión del pasado año del programa de defensa al adecuar los recursos a nuestros planes avanzados revisados y a nos

había logrado un grado de flexibilidad para efectuar ajustes en el programa de defensa. También hemos anunciado que el costo de la Campaña y la substitución de buques y de otros equipos perdidos, junto con los costos extra del mantenimiento de una importante guarnición en las Malvinas, van a ser obtenidos de los fondos adicionales al 3 por ciento de aumento en términos reales, para los que se planificó el crecimiento anual del presupuesto de defensa durante el período hasta 1985-86. Estos crecimientos significan que ahora podemos financiar importantes aumentos de fuerza durante los próximos años.

307. Ya hemos anunciado que:

- como consecuencia de nuestra experiencia en las Malvinas - pretendemos que dos portaviones estén disponibles en un plazo muy breve. Para asegurar esto se mantendrá a un tercer portaviones en reparación o reserva y no tramitaremos la venta del HMS "Invincible".
- han sido ya levantadas las restricciones sobre el adiestramiento y los niveles de actividad de las Fuerzas Armadas. - Esto contribuirá a mantener los altos "standards" de profesionalidad y aptitud demostrados por los tres Ejércitos durante el conflicto.

308. Durante el conflicto se introdujeron una gran variedad de equipos y mejoras, especialmente para las fuerzas implicadas en la operación, cuyo costo superó los 200 millones de libras, entre los que se incluyeron:

- a. El equipamiento de los aviones Vulcan, Nimrod y Hercules para que pudieran repostar en vuelo y la conversión de aviones Vulcan y Hercules en aviones nodriza.
- b. La modificación del avión Nimrod para el transporte de bombas, el misil antibuque Harpoon y los misiles aire-aire Sidewinder AIM 9L.
- c. La compra de misiles Sidewinder AIM 9L para los Harrier y la conversión del Harrier GR3 de la RAF para su transporte.
- d. La introducción de bombas guiadas por laser en los aviones de la RAF Harrier GR3.

- e. La adaptación del sistema de misiles Sea Wolf, de dotación en los buques, para hacerlos más eficaces en el rechazo de ataques de aviones a baja cota.
- f. La dotación de un sistema de arma cercana al HMS "Illustrious".
- g. La acelerada entrada en servicio del misil antibuque Sea-Skua y de los misiles antibuque lanzados desde submarino - Sub-Harpoon.
- h. Los desarrollos adicionales de medidas antiradar en los buques y de las contramedidas electrónicas para hacer frente a los misiles con vuelo rasante sobre el mar; y el desarrollo de medidas antiradar y de ECM para aviones y helicópteros tácticos.

La mayoría de este equipo sigue estando disponible para ser utilizado por los tres Ejércitos, ya sea en el Atlántico Sur o en cualquier otro lugar.

309. La substitución de los buques y de otros equipos perdidos en la Campaña aumentarán las capacidades de las Fuerzas Armadas, puesto que las substituciones serán más modernas y en muchos casos más idóneas que sus antecesores; las órdenes principales son para:

- a. La substitución de dos destructores Tipo 42 y dos fragatas-Tipo 21. Serán encargadas cinco fragatas del Tipo 22, de las cuales una ya ha sido pedida y no está relacionada con la pérdida de las Malvinas. Tres de estos buques serán de nuevo diseño "Batch III" equipados con cañones de 4,5 pulgadas para la defensa puntual.
- b. Una substitución para el buque logístico de desembarco, el RFA "Sir Galahad". Está en marcha el diseño detallado de un nuevo buque y esperamos cursar el pedido durante 1983. El RFA "Tristan" va a ser traído al Reino Unido y esperamos que pueda ser reparado.
- c. La substitución de todos los aviones Harrier y de los helicópteros Sea King, Lynx y Chinook perdidos (véase el párrafo 311).

310. Mantendremos una guarnición de tamaño considerable en las Islas Malvinas para un previsible futuro, incluyendo radares para la defensa aérea, aviones de la RAF Phantom, Harrier y Hercules, helicópteros Chinook y Sea King; sistemas Rapier para la defensa aérea, un batallón de Infantería y armas de apoyo. Se despelgarán en el Atlántico Sur submarinos de propulsión nuclear, destructores, fragatas, helicópteros Sea-King y buques patrulleros, con apoyo en tierra; el buque rompehielos HMS "Endurance" será mantenido para prestar servicio permanente en las Islas Malvinas. Estas fuerzas pueden ser reforzadas según sea necesario por otras ya identificadas para esta finalidad y realizaremos periódicamente maniobras para probar nuestra capacidad de refuerzo. Esta será aumentada significativamente por las mejoras adicionales que se presentan más adelante.

311. A la luz del conflicto y con objeto de proveer a la defensa de las Islas Malvinas sin tener que efectuar una gran diversión del esfuerzo de las misiones principales de las Fuerzas Armadas en la OTAN, intentamos, con los fondos que se disponen actualmente, llevar a cabo un cierto número de incorporaciones adicionales y mejoras en las Fuerzas Armadas. Estas medidas aumentarán nuestros niveles totales de la fuerza, aunque las fuerzas con base en las Islas Malvinas estarán en un nivel de aptitud más bajo para la OTAN que los del teatro europeo. Los aumentos principales serán:

- a. La compra de aviones nodriza de amplio fuselaje que aumentarán considerablemente la capacidad de la fuerza de aviones cisterna de la RAF y constituirá una importante fuerza multiplicadora para todos los aviones de combate de la RAF. Adicionalmente, aumentarán en gran medida la movilidad -estratégica de las Fuerzas Armadas dada su capacidad para transportar, también, gran número de tropas y equipo pesado, tanto para operaciones en Europa como en otro lugar. - Ellas transformarán nuestra aptitud para apoyar la guarnición de las Islas Malvinas y para reforzarlas con rapidez.
- b. La compra de al menos 12 aviones Phantom F-4 J (sometidos a la satisfactoria terminación de las negociaciones actualmente en curso) con los que se formará un escuadrón para la defensa aérea del Reino Unido para substituir al escuadrón de aviones Phantom FGR2 comprometidos en el --

Atlántico Sur. El despliegue entre teatros de este total aumento de la fuerza Phantom se ajustará según y cuando sea necesario y pueda ser rápidamente llevada a cabo. Por ejemplo, dos Phantom podrían volar desde la Isla Ascensión hasta las Malvinas apoyados por un solo avión cisterna de amplio fuselaje.

- c. La compra de 24 unidades de fuego adicionales Rapier para el Ejército y la RAF.
- d. La compra de cinco helicópteros más Chinook, además de los tres substituidos a los que ya se ha hecho referencia. -- Cada uno tiene la capacidad de transportar hasta 80 hombres y aumentar con ello la movilidad de nuestras fuerzas terrestres; su valor quedó claramente demostrado por la contribución que hizo un sólo helicóptero Chinook del que se dispuso durante la Campaña.
- e. Un aumento en el número previamente planeado de destructores y fragatas en primera línea. Según estos planes, -- hasta cuatro buques podrían estar disponibles en el escuadrón de reserva para 1985. Hemos decidido ahora a la vista de los compromisos de las Malvinas que todos estos destructores y fragatas todavía serían mantenidos durante algún tiempo en la Flota. También hemos dado algunos pasos para que pudieran continuar algunos buques para compensar la pérdida de la batalla y el número de buques de primera línea será de unos 55 al 1 de abril de 1983 y 1984.
- f. La provisión de una defensa puntual para los portaviones -- HMS "Invincible" y "Ark Royal", los buques de asalto HMS "Intrepid" y "Fearless", el destructor HMS "Bristol" y -- todos los destructores del Tipo 42.
- g. Además, para compensar las pérdidas de la batalla, se -- anunció en julio la compra de siete aviones Sea Harrier y seis helicópteros Sea King ASW.
- h. La compra de los radares Searchwater y de los equipos -- de aviónica asociados para los helicópteros Sea King, con objeto de equipar a cada uno de los portaviones operativos con una capacidad orgánica AEW.

- i. A la luz de los índices de consumo durante la Campaña de las Malvinas, en municiones y repuestos, estamos revisando el tamaño y la composición de nuestras existencias con el fin de apoyar las operaciones fuera del área de la OTAN y su relación con los "stocks" de guerra de esta Organización. Planeamos aumentar substancialmente el número y variedad de los artículos en estas existencias con un costo de al menos 10 millones de libras. Se están adquiriendo "stocks" adicionales de municiones y de otros equipos para ser almacenados en las Islas Malvinas.

312. Como se indicó en la Parte Segunda existe una hipótesis para el aumento de un determinado número de otras fuerzas y equipos a la luz de la Campaña de las Malvinas. Muchos de estos, por ejemplo, radares más modernos para nuestros buques, equipo extra de visión nocturna para el Ejército y el arma JP 233 de ataque a aeropuertos para la RAF, ya se han tenido en cuenta. El alcance de las mejoras adicionales de nuestras fuerzas será evaluado en relación con los recursos disponibles en la evaluación normal de costos anuales del programa de defensa en su conjunto, - que estará terminado durante la primera parte de 1983.

Conclusión

313. De las muchas lecciones útiles que hemos aprendido de la Campaña de las Malvinas, que se han descrito con algún detalle en este Libro Blanco no invalidan la política que hemos adoptado a continuación de la revisión del programa de defensa del pasado año. La Unión Soviética, su política y sus capacidades militares, continúan siendo la principal amenaza contra la seguridad del Reino Unido y nuestra respuesta ante esta amenaza debe tener la primera exigencia sobre nuestros recursos. A continuación de la Campaña de las Malvinas tendremos que dedicar, ahora, unos recursos mucho más cuantiosos a la defensa de lo que previamente habían sido planeados. Al asignar estos, estaremos tomando medidas que reforzará nuestra capacidad general de defensa al aumentar la flexibilidad, movilidad y aptitud de los tres Ejércitos para las operaciones de apoyo a la OTAN o en algún otro lugar.

314. Por encima de todo el éxito de la Campaña de las Malvinas se demostró concluyentemente la soberbia calidad y compromiso de los

soldados británicos. También se demostró el esencial papel de la Marina-Mercante, del personal civil, de los buques de la Real Flota Auxiliar, de los astilleros y de la industria británica, todos los cuales dieron un infatigable e ilimitado apoyo al grupo de combate. Se comprobó la calidad y seguridad de gran parte del equipo de las Fuerzas Armadas, así como el ingenio y la capacidad de improvisación de los tres Ejércitos, de los centros de la defensa y de la industria británica. Finalmente, la Campaña confirmó que el pueblo británico y su Gobierno tienen el deseo y la resolución de resistir la agresión y la fortaleza para soportar los reveses y las bajas. - Nosotros y nuestros aliados podemos tener confianza en esto: la postura - de disuasión de la OTAN en su conjunto ha sido reforzada.

ANEXO A

COMPOSICION DEL GRUPO DE COMBATE Y DE LOS ELEMENTOS DE APOYO

1. Buques de la Marina Real

Serie	Tipo/Clase	Nº	Buque
1.	<u>Submarinos</u> de la Flota Clase Oberon	5	<i>Conqueror, Courageous, Spartan, Splendid, Valiant</i>
		1	<i>Onyx</i>
2.	<u>Portaviones ASW</u>	1	<i>Invincible</i>
3.	<u>Portaviones de Mando/ASW</u>	1	<i>Hermes</i>
4.	<u>Buques de asalto</u>	2	<i>Fearless, Intrepid</i>
5.	<u>Destruccioneros con misiles dirigidos</u> Clase County	2	<i>Antrim, Glamorgan</i>
	Tipo 82	1	<i>Bristol</i>
	Tipo 42	5	<i>Cardiff, Coventry, Exeter, Glasgow, Sheffield</i>
6.	<u>Fragatas de finalidad general</u> Clase Leander	4	<i>Andromeda, Argonaut, Minerva, Penelope</i>
	Clase Rothesay	2	<i>Plymouth, Yarmouth</i>
	Tipo 21.	7	<i>Active, Alacrity, Ambuscade, Antelope, Ardent, Arrow, Avenger</i>
	Tipo 22	2	<i>Brilliant, Broadsword</i>
7.	<u>Patrulleros costeros</u> Clase Castle	2	<i>Dumbarton Castle, Leeds Castle</i>
8.	<u>Medidas contraminas</u> Dragaminas armados (1)	5	<i>Cordella, Farnella, Junella, Northella, Pict</i>
9.	<u>Buques rompehielos</u>	1	<i>Endurance</i>
10.	<u>Buques de reconocimiento</u> (2)	3	<i>Hecla, Herald, Hydra</i>

NOTAS: (1) Requisados de la Marina Pesquera, comisionados y dotados con personal de la Marina Real.

(2) Empleados como buques ambulancia.

2. Escuadrones del Ejército del Aire de la Flota

Serie	Sqdn	Avión	Embarcado en:
1.	737	Wessex Mk3	Destrucciones de la Clase County
2.	800	Sea Harrier	"Hermes"
3.	801	Sea Harrier	"Invincible"
4.	809	Sea Harrier	"Hermes", "Invincible"
5.	899	Sea Harrier	"Hermes", "Invincible"
6.	815	Lynx Mk2	"Hermes", "Invincible", destructores Tipo 42, fragatas Clase Leander, Tipo 21 (excepto "Active") y Tipo 22.
7.	820	Sea King Mk5	"Invincible"
8.	824	Sea King Mk2	"Fort Grange", "Olmeda"
9.	825	Sea King Mk2	"Atlantic Causeway", QE2
10.	826	Sea King Mk5	"Hermes", "Fort Austin"
11.	829	Wasp	"Active", "Endurance", "Plymouth", "Yarmouth", buques de reconocimiento, "Contender Bezant"
12.	845	Wessex Mk5	"Invincible", "Fort Austin", "Intrepid", "Resource", "Tidepool", "Tidespring"
13.	846	Sea King Mk4	"Hermes", "Fearless", "Intrepid", "Canberra", "Elk"
14.	847	Wessex Mk5	"Engadine", "Atlantic Causeway"
15.	848	Wessex Mk5	"Olna", "Regent", "Atlantic Conveyor"

3. Buques del Real Servicio Auxiliar Marítimo

Serie	Tipo/Clase	Nº	Buque
1.	Buque amarrado y de desguace	1	"Goosander"
2.	Remolcador	1	"Typhoon"

4. Buques de la Real Flota Auxiliar

Serie	Tipo/Clase	Nº	Buque
1.	<u>Superpetroleros</u>	4	"Olmeda", "Olma", "Tidepool", "Tidespring"
2.	<u>Petroleros</u>	1	"Blue Rover"
3.	<u>Petroleros de apoyo</u>	5	"Appleleaf", "Bayleaf", "Bramble-leaf", "Pearleaf", "Plumleaf"
4.	<u>Reabastecimiento de la Flota</u>	4	"Fort Austin", "Fort Grange", "Resource", "Regent"
5.	<u>Apoyo almacén</u>	1	"Stromness"
6.	<u>Apoyo a helicópteros</u>	1	"Engadine"
7.	<u>Logísticos de desembarco</u>	6	"Sir Bedivere", "Sir Galahad", "Sir Geraint", "Sir Lancelot", "Sir Percivale", "Sir Tristram"

5. Buques requisados a la Marina Mercante

Serie	Buque	Serie	Buque
<u>Buques de línea</u>		<u>Pasajeros/carga general</u>	
1.	SS "Canberra"	28.	MV "Norland"
2.	RMS "Queen Elizabeth II"	29.	TEV "Rangatira"
3.	SS "Uganda"	30.	MV "Saint Edmund"
<u>Barcos tanque</u>		31.	RMS "Saint Helena"
4.	MV "Alvega"	<u>Carga general</u>	
5.	MV "Anco Charger"	32.	MV "Avelona Star"
6.	MV "Balder London"	33.	MV "Geestport"
7.	MV "British Avon"	34.	MV "Laertes"
8.	MV "British Dart"	35.	MV "Lycaon"
9.	MV "British Esk"	36.	MV "Saxonia"
10.	MV "British Tamar"	37.	MV "Strathewe"
11.	MV "British Tay"	<u>Buques de apoyo costero</u>	
12.	MV "British Test"	38.	MV "British Enterprise III"
13.	MV "British Trent"	39.	MV "Stena Inspector"
14.	MV "British Wye"	40.	MV "Stena Seaspread"
15.	MV "Fort Toronto"	41.	MV "Wimpey Seashore"
16.	MV "G A Walker"	<u>Remolcadores</u>	
17.	MV "Scottish Eagle"	42.	MT "Irishman"
18.	MV "Shell Eburna"	43.	MT "Salvageman"
<u>Carga general "Roll-on Roll-off"</u>		44.	MT "Yorkshireman"
19.	SS "Atlantic Causeway"	<u>Buques cableros</u>	
20.	SS "Atlantic Conveyor"	45.	CS "Iris"
21.	MV "Baltic Ferry"		
22.	MV "Contender Bezant"		
23.	MV "Elk"		
24.	MV "Europic Ferry"		
25.	MV "Nordic Ferry"		
26.	MV "Tor Caledonia"		
<u>Buques portacontenedores</u>			
27.	MV "Astronomer"		

Nota: Además los MV "Cordella", "Farnella", "Junella", "Northella" y "Pict" fueron requisados y adaptados como buques de medidas contraminas.

6. Marines Reales

Serie

1. 3º Cuartel General de la Brigada Comando y Escuadrón de Transmisiones de los Marines Reales
2. 40 Comando de los Marines Reales
3. 42 Comando de los Marines Reales
4. 45 Comando de los Marines Reales
5. 3º Escuadrón Aéreo de la Brigada Comando de los Marines Reales
6. El Regimiento Logístico Comando de los Marines Reales
7. El Escuadrón de Lanchas Especiales
8. Destacamentos de los Marines Reales (incluyendo tripulaciones de lanchas de desembarco)
9. Tropas de Defensa Aérea de los Marines Reales
10. 1º Escuadrón de Invasión de los Marines Reales
11. Cuadro de Guerra en Montaña y en el Artico de los Marines Reales
12. Tropas Y de los Marines Reales
13. Bandas de las Fuerzas Comando de los Marines Reales de Su Majestad
14. Oficina de Registros de Campaña de los Marines Reales

7. Unidades del Ejército

Serie

1. Dos Escuadrones "Los Blues y Royals"
2. 4º Regimiento de Campaña de la Artillería Real (menos una batería)
3. 12º Regimiento de Defensa Aérea de la Artillería Real (menos una batería)
4. 29º Regimiento Comando de la Artillería Real
5. Elementos de la 43ª Batería de Defensa Aérea, 32º Regimiento de Armas Dirigidas de la Real Artillería
6. Elementos del 49º Regimiento de Campaña de la Real Artillería
7. Elementos de la Escuela Real del Regimiento de Apoyo de Artillería
8. Elementos del 33º Regimiento de Ingenieros
9. 36º Regimiento de Ingenieros (menos un escuadrón)
10. Elementos del 38º Regimiento de Ingenieros
11. 59º Escuadrón de Comandos Independiente de los Ingenieros Reales
12. Elementos de la Fuerza de Trabajo Militar
13. Elementos del 2º Regimiento Postal y de Correos de los Ingenieros Reales
14. Elementos de 14º Regimiento de Transmisiones
15. Elementos del 30º Regimiento de Transmisiones
16. Cuartel General de la 5ª Brigada de Infantería y Escuadrón de Transmisiones
17. Elementos del 602º Escuadrón de Transmisiones
18. 2º Batallón de Guardias Escoceses
19. 1º Batallón de Guardias Galeses
20. 1º Batallón de Fusileros Gurkhas del 7º Duque de Edinburgo
21. 2º Batallón del Regimiento Paracaidista
22. 3º Batallón del Regimiento Paracaidista
23. Elementos del 22º Regimiento de Servicio Aéreo Especial
24. 656º Escuadrón del Cuerpo Aéreo del Ejército
25. Elementos del 17º Regimiento de Puertos del Real Cuerpo de Transportes
26. Elementos del 29º Regimiento de Transporte y Movimiento del Real Cuerpo de Transportes
27. Elementos del 47º Escuadrón Aéreo del Real Cuerpo de Transportes
28. 407º Escuadrón del Real Cuerpo de Transportes
29. Elementos de la Unidad de Apoyo Conjunta de Helicópteros
30. 16º Unidad de Ambulancias de Campaña del Real Cuerpo de Sanidad del Ejército

7. Unidades del Ejército (continuación)

Serie

31. Elementos de la 19ª Unidad de Ambulancias de Campaña del Real Cuerpo de Sanidad del Ejército
32. Elementos del 9º Batallón de Material de Guerra del Real Cuerpo de "Ordnance" del Ejército
33. Elementos del 9º Batallón de Material de Guerra del Real Cuerpo de "Ordnance" del Ejército
34. 10º Taller de Campaña de los Reales Ingenieros Eléctricos y Mecánicos
35. Elementos del 70º Taller de Aviación de los Reales Ingenieros Eléctricos y Mecánicos
36. Elementos de la 160 Compañía de la Real Policía Militar
37. 6ª Oficina de Caja de Campaña del Real Cuerpo de Pagos del Ejército
38. 601º Equipo de Control Aéreo Táctico (Controlador Aéreo Avanzado)
39. 602º Equipo de Control Aéreo Táctico (Controlador Aéreo Avanzado)
40. 603º Equipo de Control Aéreo Táctico (Controlador Aéreo Avanzado)

8. Unidades de la Real Fuerza Aérea

Serie	Escuadrones de Vuelo	Aviones
1.	1º Escuadrón (F) ⁽¹⁾ Destacamentos de:	Harrier GR3
2.	10º Escuadrón	VC 10 C Mk 1
3.	18º Escuadrón	Chinook HC Mk 1
4.	24º Escuadrón	Hercules C Mk 1
5.	30º Escuadrón	Hercules C Mk 1
6.	47º Escuadrón	Hercules C Mk 1
7.	70º Escuadrón	Hercules C Mk 1
8.	29º Escuadrón	Phantom FGR2
9.	42º Escuadrón	Nimrod Mk 1
10.	44º Escuadrón	Vulcan B2
11.	50º Escuadrón	Vulcan B2
12.	101º Escuadrón	Vulcan B2
13.	55º Escuadrón	Victor K2
14.	57º Escuadrón	Victor K2
15.	120º Escuadrón	Nimrod Mk2
16.	201º Escuadrón	Nimrod Mk2
17.	206º Escuadrón	Nimrod Mk2
18.	202º Escuadrón	Búsqueda y Rescate Sea King
	<u>Regimiento de la Real Fuerza Aérea</u>	<u>Descripción</u>
19.	3 (Regimiento)	Unidad de C.G. de Ala
20.	15 (Regimiento)	Destacamento del Esc. de Campaña
21.	63 (Regimiento)	Escuadrón (Rapier)
	<u>Otras Unidades</u>	
22.	Ala de Comunicaciones Tácticas	
23.	Ala de Suministro Táctico	
24.	Equipo de Desactivación de Explosivos	

Nota: (1) Embarcado en el HMS "Hermes"

ANEXO B

COMPORTAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ARMAMENTO FRENTE A LA AVIACION ENEMIGA

Serie	Sistema de Armamento	Aviones derribados (1)	
		Confirmados	Probables
1.	Sea Harrier con misiles Sidewinter AIM 9L	16	1
2.	Sea Harrier con cañón Aden de 30 mm	4	2
3.	Sea Wolf	5	-
4.	Sea Dart	8	-
5.	Sea Cat	8	2
6.	Rapier	14	6
7.	Blowpipe	9	2
8.	Stinger	1	-
9.	Otros (2)	7	1
	Total (3)	72	14

Notas: (1) Una baja probable es aquella en la que existe una base razonable para pensar que un avión ha sido destruido, pero que existe una ponderación insuficiente de evidencia colateral para reclamar que la baja esta confirmada.

(2) En "otros" se incluyen obuses de 4,5 pulgadas, cañones de 20 mm, de 40/60 mm Bofors, Rarden y armas ligeras.

(3) Fueron destruidos un total estimado de 117 aviones argentinos (incluyendo los probables y los destruidos en tierra). Este total comprende: 45 A4 Skyhawk, 27 Mirage, 21 Pucara, 4 Mentor, 3 Aermacchi, 3 Canberra, 2 Skyvan, 1 C-130 Hercules, 1 Lear Jet, 6 Puma, 2 Bell Huey y 2 Chinook (los tres últimos tipos de aeronaves son helicópteros).

ANEXO C
=====

PERDIDAS EN AVIONES Y BUQUES
=====

Buques

Serie	Fecha	Buque
1.	4 de mayo	HMS "Sheffield"
2.	21 de mayo	HMS "Ardent"
3.	23 de mayo	HMS "Antelope"
4.	25 de mayo	HMS "Coventry"
5.	25 de mayo	"Atlantic Conveyor"
6.	8 de junio	RFA "Sir Galahad"

Aviones

Perdidos a causa del fuego enemigo

Serie	Fecha	Tipo de avión	Ejército al que pertenece
1.	4 de mayo	Sea Harrier	RN
2.	21 de mayo	Lynx (1)	RN
3.	21 de mayo	2 x Gazelle	RM
4.	21 de mayo	Harrier GR 3	RAF
5.	25 de mayo	6 x Wessex 5 (2)	RN
6.	25 de mayo	Lynx (2)	RN
7.	25 de mayo	3 x Chinook (2)	RAF
8.	25 de mayo	Lynx (3)	RN
9.	27 de mayo	Harrier GR 3	RAF
10.	28 de mayo	Scout	RM
11.	30 de mayo	Harrier GR 3	RAF
12.	2 de junio	Sea Harrier	RN
13.	6 de junio	Gazelle	Ejército
14.	12 de junio	Wessex 3 (4)	RN

Notas: (1) Perdido en ataque con bombas en el HMS "Ardent"

(2) Perdidos en el "Atlantic Conveyor"

(3) Perdido en el hundimiento del HMS "Coventry"

(4) Perdido en el ataque con misiles contra el HMS "Glamorgan"

Otras pérdidas

Serie	Fecha	Tipo de avión	Ejército al que pertenece
1.	22 de abril	2 x Wessex 5	RN
2.	23 de abril	Sea King Mk 4	RN
3.	6 de mayo	2 x Sea Harrier	RN
4.	12 de mayo	Sea King Mk 5	RN
5.	18 de mayo	Sea King Mk 5	RN
6.	19 de mayo	Sea King Mk 4	RN
7.	20 de mayo	Sea King Mk 4	RN
8.	24 de mayo	Sea Harrier	RN
9.	29 de mayo	Sea Harrier	RN
10.	8 de junio	Harrier GR 3	RAF