

MALVINAS: ATAQUE AL ALFÉREZ SOBRAL

EL AVISO A.R.A. ALFÉREZ SOBRAL EN COMBATE

(Relato de su Segundo Comandante durante la Guerra del Atlántico Sur)

* Por el Capitán de Navío (RS) Sergio Bazán

27 DE MARZO AL 1 DE MAYO DE 1982



El sábado 27 de marzo de 1982. El Aviso A.R.A. Alférez Sobral, pequeño buque de la Armada Argentina cuya misión principal es la de llevar a cabo diversas tareas auxiliares, tales como remolques en el mar, balizamientos, apoyo a otras unidades y a las zonas costeras, etc, se encontraba en su apostadero de la Base Naval Puerto Belgrano. Su Comandante, Capitán de Corbeta Sergio Raúl Gómez Roca recibió una orden perentoria: Alistar el buque y zarpar de inmediato. Convocado el personal y tras rápido reaprovisionamiento la unidad partió en horas de la tarde hacia el sur. Excepto el Comandante, ninguno de los 60 tripulantes conocía la misión impuesta.

A poco de navegar, fuimos informados de la decisión de recuperar las Islas Malvinas. Si bien no integraríamos la Fuerza de Tareas directamente encargada de cumplir con esa misión, nos sentíamos igualmente partícipes ya que, de alguna manera, se nos asignaría una tarea contribuyente a la misma. Es difícil relatar la emoción vivida en aquellos días, principalmente porque parecía un sueño que, tras casi 150 años de usurpación del archipiélago, nos tocara intervenir en esa gesta.

Luego de dura travesía debido a un fortísimo temporal, arribamos a Río Gallegos el 1° de abril, fondeando frente a la ciudad. El día 2, en formación a bordo, nuestro Comandante comunicó a la tripulación que se había consumado la recuperación de las islas. A partir de ese momento, la actividad se centró en mantener la nave en las mejores condiciones de operación, lista para acudir al lugar que se ordenara, a cumplir la tarea que fuera menester.

Transcurridos nueve interminables días otra orden llegó. Nos trasladaríamos a Puerto Deseado para efectuar un reabastecimiento y luego ocupar posición al oeste de las Islas Malvinas, sector desde donde podríamos ser enviados al rescate de las tripulaciones de aviones derribados o náufragos.

El 17 de abril nos hallábamos en la posición asignada. Según los informes que se recibían, la situación entre nuestro país y Gran Bretaña se agravaba, la tensión aumentaba y era previsible que pudieran producirse los primeros enfrentamientos.

Ello aconteció poco después, el sábado 1 de mayo. A las 17.30 horas de ese día, un avión Canberra de la Fuerza Aérea Argentina integrante de una sección que se dirigía a bombardear a las fuerzas inglesas que iniciaron el ataque a las islas, fue abatido aproximadamente a 100 millas náuticas al norte del Estrecho de San Carlos.

Ante este hecho, y en cumplimiento de la orden recibida, nuestro buque se destacó de inmediato para efectuar la búsqueda y el rescate de los dos tripulantes de la aeronave. Con mar gruesa, casi sin visibilidad y con una preocupante falla en el sistema de timón, el Capitán Gómez Roca encaró resueltamente el peligro que implicaba internarse en una zona controlada por el enemigo, sabiendo que de producirse un encuentro, las posibilidades que tenía de salir airoso eran prácticamente nulas. Esa actitud decidida y valerosa, que antepone a toda otra consideración el sentido del cumplimiento del deber y la solidaridad con los camaradas en peligro, fue apoyada con su accionar por toda la Plana Mayor y Dotación, sin excepciones.

EL COMBATE

El 2 de mayo amaneció con tiempo borrascoso. Durante la mañana un mensaje alertó sobre la presencia de un Grupo de Tareas británico compuesto por un portaaviones y seis u ocho buques de guerra, operando en el área hacia la cual nos dirigíamos. Llegó el atardecer, y con él una infausta noticia: el Crucero General Belgrano había sido torpedeado. Fue un duro golpe ya que, como es lógico, sentíamos verdadero cariño por esa nave, en la que navegaban compañeros

y amigos de toda la vida; pero a medida que transcurrían las horas y nos acercábamos al punto calculado para iniciar la búsqueda, la atención se centró en el intento de salvar a los dos hombres que se hallaban a merced de las aguas.

Casi a medianoche fuimos sobrevolados por un helicóptero no identificado, ordenándose entonces cubrir puestos de combate. La aeronave se mantuvo sólo unos instantes, alejándose luego para perderse en la oscuridad. Transcurrieron 40 minutos de atenta vigilia. Los nervios terriblemente tensos, pero nadie exteriorizó lo que sentía. Hasta parecía que se trataba de otro zafarrancho de rutina. ... Pero había algo muy claro: El enemigo nos había descubierto y no tardaría en atacar.

Se sabía a bordo que no recibiríamos ayuda debido a que no había otros buques argentinos en las proximidades. Como tampoco apoyo aéreo, cuando menos hasta la mañana siguiente. Como el mar estaba agitado y el violento movimiento del buque dificultaba el trabajo de los apuntadores de las armas, el Comandante decidió invertir el rumbo, de manera tal que recibiendo el oleaje por la popa nuestra unidad se mantuviera lo mas estable posible.

Así las cosas, al acercarse otro helicóptero británico el Sobral abrió fuego, entablándose el combate. El cañón de 40 y las ametralladoras de 20 mm dispararon su munición, y si bien por la oscuridad reinante y el ya mencionado rolido y cabeceo del buque, no consiguieron hacer impacto, sí lograron que la aeronave enemiga se alejara precipitadamente, tomando distancia para ponerse fuera del alcance de nuestra artillería.

Minutos más tarde el Jefe de Artillería advirtió que por estribor se divisaban destellos. Desde el puente de mando, efectivamente, se observaron también pequeñas luces. A primera vista, el Comandante, que no perdía las esperanzas de rescatar a los pilotos buscados, expresó con entusiasmo que podía tratarse de señales lanzadas por ellos. Pero instantáneamente el particular movimiento de las luces avistadas nos indicó que en realidad eran misiles que se aproximaban.

Todo ocurrió en pocos segundos. Un misil (se trataba de la clase Sea Skua lanzados desde helicópteros Sea Lynx) impactó en la lancha, explotando y destruyéndola por completo, al tiempo que rociaba con esquirlas la superestructura. Los tres operadores de la ametralladora de 20 mm de estribor fueron heridos. Personalmente experimenté los efectos de la explosión, siendo arrojado hacia el interior del puente, recibiendo también una esquirla en la pierna izquierda.

Otro misil pasó sobre el buque sin impactar. El Comandante ordenó abrir fuego cubriendo el sector desde el que provenía el ataque, aunque era imposible ver al enemigo debido a la oscuridad y a que éste efectuaba sus lanzamientos de misiles a máxima distancia, manteniéndose fuera del alcance de las armas del Sobral.

Al ordenarse el alto el fuego, se constató que las averías no afectaban mayormente, hasta ese momento, la seguridad náutica y navegabilidad de la unidad, pero las antenas y equipos de comunicaciones resultaron averiados, por lo cual estas quedaron interrumpidas. Enseguida se trasladó a los heridos a cubiertas bajas para su atención. Allí, en la cámara y camarotes de oficiales, el médico de a bordo había instalado su puesto de socorro y trabajaba sin pausa junto al enfermero.

Por orden del Comandante recorrí el buque comprobando que, teniendo en cuenta las circunstancias, todo estaba en orden. El personal continuaba en sus puestos de combate, fueran estos en la sala de máquinas, las armas, los equipos de control de averías, etc. Observé rostros que denotaban preocupación, pero todos, con disciplina y férrea voluntad, se esforzaban por cumplir de la mejor manera con sus funciones.

Al observar que los ataques se producían con misiles, el Capitán Gómez Roca apreció, acertadamente, que el lugar de mayor riesgo era la superestructura, especialmente el puente de mando.

Ante ello, con el fin de proteger a sus hombres y considerando especialmente que por la distancia a la que se encontraba el enemigo ya no sería posible combatir efectivamente con las armas propias, ordenó desalojar las cubiertas superiores y los sectores mas expuestos, quedando en el puente solamente él y los tripulantes indispensables para conducir el buque. Esta difícil y heroica decisión, adoptada en los momentos de mayor tensión e incertidumbre, significaría luego la preservación de la vida de muchos de sus hombres, pero también su propia muerte en acción.

Al finalizar una rápida inspección del buque, y en oportunidad en que me dirigía hacia el puente para informar el resultado de la misma, sentí un agudo dolor en la pierna herida. El médico, a quien crucé casualmente, insistió en revisarme y este hecho providencial evitó que me encontrara junto al Comandante en el preciso instante en que el

enemigo atacó nuevamente (01.20 horas del día 3 de mayo)

Un misil impactó de lleno en el puente, destruyéndolo totalmente, al igual que el cuarto de radio que se hallaba directamente debajo. El palo de proa cayó y las innumerables esquirlas provocaron averías diversas en toda la parte superior y media del buque, que se estremeció como si hubiera sido golpeado por una mano gigantesca. El sector de proa se llenó de humo y el penetrante olor de la explosión invadió los compartimientos, aumentando la ansiedad general. Allí, en el interior de la nave, la fatalidad hizo que el Conscripto Roberto D'Errico, mientras era asistido de una herida sufrida durante el primer ataque, fuera alcanzado nuevamente por una esquirla que, traspasando dos cubiertas, terminó con su vida.

Ansioso por conocer la magnitud de lo ocurrido subí hacia el puente, encontrando un verdadero desastre: estaba totalmente arrasado, hierros al rojo vivo y un incendio que cobraba fuerza. El Comandante y los que allí se encontraban habían muerto. La situación no era mejor en el cuarto de radio, igualmente destruido por la explosión, con los operadores muertos en sus puestos de combate y un único sobreviviente, el Cabo Enríquez, gravemente herido.

Al instante comprendí que me encontraba ante el cuadro que ningún segundo comandante desearía que se presente jamás, aunque esté preparado para ello y constituya ésta su principal razón de ser: asumir el comando por muerte del comandante durante el combate. Con plena conciencia de la tremenda responsabilidad que ello implica y de la gravedad de las circunstancias, a partir de ese momento me hice cargo de la Unidad.

Al bajar del puente, el Jefe de Máquinas me informó que por averías en el sistema de timón no era posible maniobrar el buque. Brevemente lo impuse de la situación y ordené parar máquinas. A todo esto, un grupo de control de averías combatía las llamas en los sectores afectados. Ante la posibilidad de que otros impactos hicieran naufragar el buque, se inspeccionaron las balsas salvavidas autoinflables, comprobándose que todas estaban inutilizadas, resultado de las innumerables esquirlas que las habían perforado.

Resumiendo, la situación del buque era: timón averiado, el puente con todo el instrumental, cartas y elementos de navegación destruidos; la radio también destruida, un incendio a bordo, ocho muertos (incluido el Comandante) y ocho heridos, personal con contusiones y heridas menores y la perspectiva de recibir nuevos ataques. A partir de entonces, una vez dominado el incendio y reparado precariamente el sistema de timón, se organizó el regreso.

REGRESO AL CONTINENTE

Se presentaban dos alternativas: la primera, navegar hacia las Islas Malvinas, a cuya costa norte podíamos arribar en no más de 12 horas, pero correríamos el serio peligro de ser nuevamente atacados; a ello se agregaba la falta de elementos de navegación y cartas náuticas de la zona, lo que tornaría muy dificultoso recalar con cierta seguridad. La segunda, navegar hacia el continente. En este caso, si bien persistían los riesgos antes citados, las probabilidades de que se presentaran eran menores, aunque se debería afrontar una prolongada travesía en condiciones extremas.

Decidido por esta última, se reinició la navegación, tomando en principio como guía la dirección de las olas que, sabíamos, venían del norte. Más tarde, con la ayuda de brújulas terrestres del equipo de desembarco, en situaciones normales no utilizables a bordo por el desvío provocado por el magnetismo del buque; y con la "rosa" rescatada de un compás magnético destruido, colocada en la línea central del buque (crujía) entre las cadenas de anclas pretendiendo obtener alguna compensación, se logró tener una idea aproximada del rumbo. Por otra parte el cielo, continuo y completamente cubierto, impedía conocer el arribamiento en base a las constelaciones habituales.

Durante todo el día 3 se navegó esperando el ataque que dábamos por descontado, pero que finalmente no se concretó. Excepto los vigías, apostados al efecto, todo el personal permaneció bajo cubierta ya que no quedaban armas en condiciones de uso. El interior del buque presentaba un estado realmente precario: en el sector de proa la energía había sido cortada y todo estaba mojado como consecuencia del agua arrojada para combatir el incendio. Tampoco había calefacción ni comida caliente, por lo que el frío se hacía sentir con crudeza.

Horas después, cuando las condiciones de mar lo permitieron, se improvisó un comando en proa. Desde allí, mediante una línea de teléfonos autoexcitados se daban las órdenes al timonel, ubicado en el timón de emergencia, en la sala de máquinas.

Entonces tuvo lugar un hecho que a mi entender evidencia el temple de aquella aguerrida tripulación: la Bandera de

Guerra del Sobral, por la rapidez con que se sucedieron los acontecimientos no había sido retirada de su cofre y, al momento del combate, ondeaba en lo alto un pabellón de los usados diariamente. Al caer el palo, habíamos quedado momentáneamente sin pabellón. Percatado de ello, un grupo de tripulantes requirió autorización para tomar la Bandera de Guerra e izarla en el lugar más alto que fuera posible. Concedido el permiso la Bandera se izó al tope de la pluma (brazo de grúa) de popa, en uno de los momentos más emocionantes, sobre todo teniendo en cuenta que a esas horas existían inciertas posibilidades de sobrevivir.

El 4 de mayo a las 9 de la mañana, utilizando un transmisor de emergencia extraído de entre los escombros del cuarto de radio, se emitió un pedido de auxilio, con muy poca confianza en su eficacia ya que el equipo estaba dañado y perforado por esquirlas. Por varias horas no obtuvimos respuesta.

Simultáneamente, con una radio portátil común se sintonizaban varias emisoras, principalmente argentinas y uruguayas. Fue justamente una de estas últimas la que dio la novedad del ataque a nuestro buque, e informaba que el Aviso Alférez Sobral había sido hundido por fuerzas inglesas.

Lógica fue la desazón que produjo en la tripulación escuchar semejante noticia, al pensar el efecto que causaría en los familiares que, ansiosos, esperaban en tierra. También se prestaba suma atención a las novedades que se daban sobre el rescate de los sobrevivientes del Belgrano, y nos llenó de euforia enterarnos del hundimiento del buque inglés Sheffield, atacado exitosamente ese día por la Aviación Naval.

A todo esto, una radio de Río Gallegos, en los habituales mensajes que se transmiten para apoyo a la comunidad en la Patagonia, incluyó uno que decía: para el señor Gómez Roca, lo esperamos en Puerto Deseado. Este mensaje impuesto por la superioridad, que desconocía aún el fallecimiento del Comandante, dio grandes esperanzas y la certeza de que nuestro mensaje había llegado. Al menos, en tierra sabían que en algún lugar continuábamos a flote. Un nuevo mensaje, que esta vez señalaba: al señor Gómez Roca, va gente a buscarlo a la estación, dio la seguridad de que se nos estaba buscando. Después nos enteraríamos que unidades de la Aviación Naval, la Fuerza Aérea y otros buques trataron incansablemente de hallarnos, sin conseguirlo.

A partir de ese momento, cuando se navegaba en niebla cerrada, se efectuaron señales acústicas por medios diversos, como campana, silbato y hasta disparos con fusil. Se desmontó del palo caído la sirena y, conectándola a una manguera de aire a presión se utilizó como elemento de señalación. Fueron numerosas las veces que alguien creyó ver u oír algo, como el ruido del motor de un avión o helicóptero, una luz o la línea de tierra, pero todo era producto de la imaginación; de los deseos de superar la situación. Al respecto, lo más inquietante era no saber exactamente dónde nos encontrábamos. Se había efectuado una estima, más por la precariedad de medios, adolecía de grandes errores.

Esperábamos avistar la costa continental en la tarde del día 4, pero llegó la noche sin que nada se produjera. Con la noche también se hizo presente la incertidumbre. ¿Nos habríamos desviado hacia el norte, internándonos en el Golfo San Jorge? ¿Estaríamos retrasados? ¿Llevaríamos el rumbo correcto? ¿Qué pasaría si se desataba un temporal, tan frecuente en esa zona?

A ello se sumaban otros interrogantes ya que en el supuesto caso que estuviéramos cerca de la costa, sin visibilidad y a pesar de efectuar continuos sondajes (medición de la profundidad) con sonda de mano, se corría el riesgo de colisionar con alguna roca o varar, perdiendo la nave, y quizá la vida, a pocos centenares de metros de la orilla. Por otra parte, cada minuto transcurrido disminuía las posibilidades de sobrevivir.

Durante la noche otro incendio, originado en el cableado del sistema de timón, cobró tal fuerza que puso en serio peligro a todo el buque. Los denodados esfuerzos del personal terminaron por dominarlo, pero ya no tendríamos otra oportunidad. Se habían agotado los extinguidores y la espuma, y para combatir el fuego sólo se contaba con el agua de mar, extraída con bombas.

Ello impulsó la decisión de parar máquinas nuevamente para realizar las reparaciones y aislaciones indispensables en el cableado, esperando al mismo tiempo la luz del día. Simultáneamente el médico informaba que las medicinas escaseaban y le preocupaba especialmente el Cabo Enríquez, muy débil por la hemorragia sufrida.

Pero la dotación continuó trabajando incansablemente. Podrían citarse numerosos ejemplos individuales, pero lo destacable fue, principalmente, el accionar de una tripulación que en la circunstancia obró como correspondía y se esperaba de ella, con idoneidad profesional, disciplina y valor a toda prueba.

Creo no equivocarme si afirmo que durante esos días nadie pensó en su seguridad personal, sino en la del conjunto. Aunque nadie lo manifestaba, la mente volaba entre nuestros hogares, los seres queridos, las alternativas de la guerra, el recuerdo de nuestros muertos y lo que ocurría a bordo.

Por fin, con la esperanza que da el amanecer, seguimos navegando. El 5 de mayo, aproximadamente a las 9 de la mañana se avistó la costa continental. Aún así, continuábamos sin saber nuestra posición, por lo que se navegó a prudente distancia de tierra, con arrumbamiento (dirección) general hacia el norte.

Horas después se divisó un punto en el cielo. Lanzamos luces Very (“bengalas” para señales) y, para alegría de todos, el objeto comenzó a aproximarse. Se trataba de un helicóptero de la Fuerza Aérea Argentina. De él descendió un suboficial y pudimos evacuar al herido mas grave, justo a tiempo para salvar su vida.

Más tarde el buque fue sobrevolado por un avión, también de la Fuerza Aérea cuyo piloto, con sobrevuelos rasantes, nos guió al encuentro del BDT A.R.A. Cabo San Antonio, el Destructor A.R.A. Py y un Guardacostas de la Prefectura Naval.

Fue éste otro momento tremendamente emotivo. Al pasar al costado del San Antonio nuestra tripulación formó en puestos de honores y lo propio hizo la del buque que teníamos enfrente. No hubo palabras, sólo un saludo militar. Luego, mediante lanchas se trasbordó a los heridos y con el apoyo de los buques citados seguimos hasta Puerto Deseado, atracando durante la noche, no sin antes sortear una última y difícil maniobra de entrada bajo condiciones totalmente adversas en la ría de acceso.

En esta ciudad recibimos el afecto que es de imaginar, tanto de la población que brindó todo para ayudar a la tripulación después del trance vivido, como de nuestros camaradas del Ejército y de los otros buques de la Armada allí presentes.

Se efectuaron las refacciones imprescindibles, retirando deshechos del puente e improvisando otro y, luego de sentida despedida de los camaradas muertos en acción, el 20 de mayo zarpamos rumbo a la Base Naval de Puerto Belgrano, arribando a la misma tres días después.

EPÍLOGO

Con el objeto de reintegrar lo antes posible nuestro buque al teatro de operaciones inmediatamente se iniciaron las reparaciones que, no obstante la premura y dada la magnitud de las averías registradas, recién terminarían en septiembre, o sea luego de finalizados los enfrentamientos.

No obstante, ya en octubre de ese mismo año, el remozado Aviso A.R.A. Alférez Sobral se encontraba nuevamente en la zona austral, con la misma Plana Mayor y Dotación que participara en las acciones de guerra, excepto aquellos que gloriosamente ofrendaron su vida por la Patria y su justa causa:

Capitán de Corbeta Sergio Raúl GÓMEZ ROCA
Guardiamarina Claudio OLIVIERI
Cabo Principal Mario Orlando ALANCAY
Cabo Segundo Sergio Rubén MEDINA
Cabo Segundo Elvio Daniel TONINA
Cabo Segundo Ernesto Rubén DEL MONTE
Marinero 1º Héctor DUFRECHOU
Conscripto Roberto D'ERRICO

Nota: Hoy, a 22 años de los hechos relatados, el Aviso A.R.A. “ALFÉREZ SOBRAL” continúa en servicio en la ARMADA ARGENTINA, con apostadero en la Base Naval Ushuaia.