

ATAQUE AL USS “STARK” ANALISIS TACTICO

Gerardo Covacevich Castex
Capitán de Corbeta

INTRODUCCION

A partir de una investigación de las múltiples publicaciones aparecidas en medios periodísticos y revistas especializadas, se efectuará un análisis de los principales aspectos tácticos del ataque sufrido por la fragata estadounidense *Stark* en el golfo Pérsico, el día 17 de mayo de 1987. No serán considerados en este estudio los efectos de los impactos y explosiones de los misiles y la reacción del sistema de control de averías; sí, es interesante recordar que el buque fue neutralizado totalmente, fallecieron 37 hombres de su dotación y debió ser llevado de regreso a los Estados Unidos, para reparaciones.

ACAECIMIENTOS MAS SIGNIFICATIVOS, OBTENIDOS DE FUENTES CONFIABLES

— El avión iraquí, un *Mirage F-1*, fue detectado (por los radares de rebusca y un avión AWACS) y conocida su presencia por el TAO (Tactical Action Officer, o Jefe de Guardia) del *Stark*, aproximadamente una hora antes del lanzamiento del misil.

— El equipo MAE (SLQ-32) había detectado el radar de rebusca del avión; cuando el avión “inició la aproximación hacia el buque”, el operador conectó los parlantes para escuchar la señal de audio que recibía (hasta entonces, se encontraba apagada).

— Aproximadamente a las 21:09 horas los operadores de MAE escucharon cómo el radar cambiaba de modo de rebusca a traqueo (para

designación). En ese momento, el operador gritó “se trincó en nosotros”. Con la venia del TAO, se envió a su ayudante a la cubierta superior a desasegurar los lanzadores de *chaff*, que se encontraban en la posición *safe*.

— El TAO, en una posición aproximada a dos metros de su puesto normal, conectó el sistema antimisil *Vulcan Phalanx* en manual y ordenó hacer una llamada de interrogación en fonía (canal de emergencia aérea internacional). Texto: “Unknown aircraft –this is USN warship on your 072 at 13 miles. Request you state your intentions”. No hubo respuesta; tampoco la tuvo un mensaje similar emitido 37 segundos después.

— El personal de vigías nunca supo de la situación que se vivía. Sin embargo, fueron sus ojos los primeros sensores del moderno buque en identificar al misil.

— Fue avistado primero “un destello brillante a distancia” y posteriormente “un pequeño punto azul bamboleando (*bobbing*) erráticamente en el horizonte, que fue creciendo hasta ser una bola de fuego azul a medida que se acercaba al buque”. (Hora: 21:10, oscuro, cielo despejado).

— Sólo segundos antes del impacto, un vigía comprendió de qué se trataba aquella llama azul. Gritando “misil acercándose”, se tiró sobre la cubierta. El misil impactó sin hacer explosión.

— Aproximadamente 25 segundos después, el segundo *Exocet* impactó, muy próximo al lugar en que penetró el primero, haciendo explosión de inmediato. El intenso calor co-

menzó a derretir la superestructura de aluminio. Casi inmediatamente, los sistemas de intercomunicación se interrumpieron y el humo llenó los departamentos cercanos. El calor, transmitido a través del metal, produjo incendios espontáneos en otros lugares.

— El buque no disparó un solo tiro ni cargas de *chaff*.

— Todos los registros, magnéticos y escritos, resultaron destruidos por el fuego.

— Hasta el momento del impacto, el comandante de la fragata estuvo en su camarote, sin conocer gran parte de los acaecimientos que precedieron a los impactos de los misiles.

ANALISIS DEL ESCENARIO

Diversos autores han afirmado que el *Stark* cumplía un rol de paz: "presencia naval". Se estima que más correcto es definirlo como "despliegue estratégico", ya que en el área se libra una guerra, y la presencia de unidades navales estadounidense obedece no sólo a fines políticos o diplomáticos, sino también a objetivos estratégicos y económicos. Es obvio, y ha sido ampliamente comentada la necesidad de dar protección a las líneas de comunicaciones marítimas en el golfo Pérsico.

Dadas las condiciones políticas y estratégicas imperantes en el área del conflicto, características —para las grandes potencias— de un manejo de crisis con múltiples y diferentes intereses y posiciones, las decisiones de un mando son extremadamente difíciles. Ello es especialmente sensible si las reglas de enfrentamiento, que deben tener su origen en el nivel político, no son lo suficientemente claras ni explícitas en cuanto a la reacción y empleo del armamento, circunstancia que aparentemente acontecía.

En todo caso, siempre podrán presentarse situaciones no contempladas en las reglas escritas, y será el comandante quien, por las características propias de su rango y posición, deberá decidir y responsabilizarse de las consecuencias.

Puede haber influido el exceso de confianza, que a raíz de exitosas experiencias anteriores en las armadas estadounidense y británica, aunque frente a situaciones muy diferentes, se ha otorgado a la posibilidad que brindan los modernos medios de comunicaciones, al permitir que los comandantes consulten y pidan autorización en el momento en que se presenta un problema.

Sin necesidad de analizar en mayor profundidad la calidad de las reglas de enfrentamiento, en el caso que se estudia es evidente una pobre motivación y preocupación del comandante (y consecuentemente, de sus subordinados) por el alistamiento del personal y material de su buque en relación al escenario.

ANALISIS DEL COMPORTAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ARMAS Y SENSORES

Equipo MAE SLQ-32 (V-2)

Del estudio de los acontecimientos ocurridos y de los antecedentes disponibles, puede desprenderse que el SLQ-32 (que tiene una gran capacidad para procesar y presentar información) detectó, pero no habría identificado la emisión del misil como una amenaza. Si efectivamente lo hizo, no fue percibido por los operadores.

Como posibles causas de lo anterior, puede mencionarse los aspectos siguientes:

- Los parámetros del misil *Exocet* empleado en el ataque no estaban programados en la base de datos del equipo.

Según los fabricantes del equipo, sólo los datos de las amenazas soviéticas están permanentemente presentes en la base de datos; aquella inteligencia de emisores occidentales debe ser cargada de acuerdo a la misión y área de operación del buque.

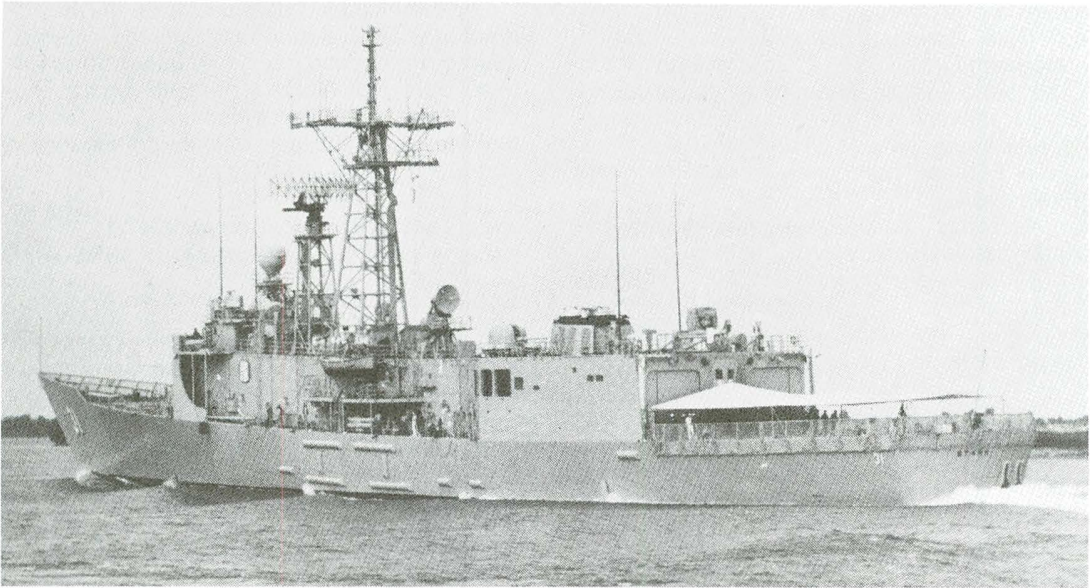
El comandante insistió, en declaraciones, que los parámetros del *Exocet* estaban programados; por otra parte, debe recordarse que la Armada de Estados Unidos tiene experiencia y conocimientos del *Exocet*, por haber desarrollado una serie de pruebas con dicho misil.

No existe información que indique que el avión iraquí hubiese efectuado *jamming* de algún tipo; del solo estudio de las capacidades del avión se desprende que ello es altamente improbable.

- Que haya habido cambios en los parámetros del radar del misil, que dicha armada desconocía.

- Que los parámetros de los radares de los misiles *Exocet* empleados hayan estado erróneamente ingresados, como correspondiendo a misiles de fuerzas amigas (con lo cual el equipo lo podría haber clasificado, aunque resulte ilógico decirlo, como un "misil amigo").

- Que las alarmas visuales (presentación



USS "STARK"

en pantalla) y audibles hubieran estado desconectadas o falladas.

A pesar de que hubiera ocurrido alguna o aun todas las circunstancias mencionadas, un operador de MAE desempeñándose en forma eficiente habría podido perfectamente interpretar la data disponible y dar la alarma oportunamente. Con mayor razón, el TAO, al correlacionar ese aviso, por básico que sea, con la información de lo que estaba aconteciendo debiera haber reaccionado con mayor prontitud y eficacia.

Corroboro lo anterior una declaración de un personero de esa armada, al consultársele el motivo del no aviso por parte del equipo MAE: "Casi con seguridad se debió a que la alarma audible había sido apagada y a que el operador se distrajo de la señal visual". Uno de los reportes del Congreso dice que el operador "puede haberse distraído por tener que comunicar oralmente al TAO lo que estaba aconteciendo". Debe recordarse que el segundo operador había subido a cubierta a desasegurar los lanzadores de *chaff*.

Radars de rebusca

Los radares SPS-49 (rebusca aérea) y SPS-55 (rebusca de superficie) del *Stark* estaban en servicio y los operadores en sus puestos; de-

tectaron y traquearon normalmente el avión iraquí durante todo el tiempo; no había otros contactos que saturaran sus pantallas o su capacidad de traqueo. Se ha criticado que no fueron capaces de detectar al misil; sin embargo, ello es perfectamente posible y aceptable para radares como los indicados. Es decir, existe cierta probabilidad de detectar un misil, pero no en una cantidad significativa de oportunidades; esa es la razón por la cual existen radares especialmente diseñados para detectar misiles o blancos de similares características.

El desprendimiento del misil desde el avión podría haber sido detectado por los radares del sistema de control de fuego Mk-92, si hubiese estado traqueando al avión; pero no fueron usados, al menos oportunamente. El empleo de los radares de CF podría haber alertado o indicado, a su vez, al piloto iraquí (suponiendo que poseía un detector de radares) que estaba siendo iluminado por una plataforma de superficie estadounidense.

Vulcan Phalanx

El TAO activó el sistema de defensa de corto alcance *Vulcan Phalanx* en el modo manual, después de la segunda vez (aparentemente) que el radar del avión cambió modo de

operación (a designación), aproximadamente un minuto antes de que el primer misil impactara.

No hay indicios de que el sistema hubiese detectado al o los misiles. Ello puede haberse debido a:

— Que los misiles aproximaron por el arco ciego (por la proa, aproximadamente 30° a cada banda).

— Que existían fallas en el equipo.

Según investigaciones del Congreso, "varias semanas antes del ataque" se había presentado una serie de fallas en el sistema. Sin embargo, las declaraciones de los vigías coinciden en que los misiles aproximaron entre 10 y 30°, abiertos por la proa, siendo así la primera de las causas mencionadas la más probable.

COMENTARIOS AL COMPORTAMIENTO DE LOS SISTEMAS Y A LA REACCION DEL BUQUE

Los resultados del análisis efectuado indican que, debido a lo garrafal del conjunto de errores humanos, es difícil profundizar, sin entrar en especulaciones, en el análisis de las

posibles limitaciones o debilidades de los equipos. Por otra parte, la armada estadounidense ha insistido en que no existe evidencia de que los equipos del *Stark* "no hubiesen funcionado según fueran diseñados".

Es altamente evidente que las fallas ocurridas en la reacción del buque se debieron a:

— Falta de conocimiento de las reales capacidades y limitaciones de los sistemas por parte de los operadores y oficiales que cubrían la CIC.

— Falta de motivación y comprensión de la situación que se vivía, por parte del personal de guardia, el cual fue negligente en el empleo de los medios y en seguir los procedimientos de reacción.

Resulta interesante recordar la declaración de dicha armada, en relación al llamado a retiro del comandante y del TAO: "La condición de alistamiento y la reacción a las amenazas presentes — ahora determinadas como insatisfactorias — causaron que el *Stark* estuviera vulnerable".

Es inaceptable que los lanzadores de *chaff* (que pueden ser operados automáticamente o manualmente desde la CIC o el puente), hayan estado trincados en su posición de seguro.



USS "STARK" DESPUES DEL ATAQUE:
EN EL RECUADRO SE OBSERVA EL FORADO QUE DEJO UNO DE LOS MISILES

La eficaz reacción de un buque ante una amenaza, como de un misil, exige de un equipo humano altamente entrenado y motivado, ya que la defensa no es asunto de un sistema en particular, sino de todos los controles del buque, íntimamente ligados y dependientes entre sí. La falla de uno de ellos puede acarrear trágicas consecuencias. En este caso particular, por poner un ejemplo, el caer con el buque para presentar los arcos alfa del sistema *Vulcan Phalanx*, era fundamental.

Para el caso específico que nos interesa, se estima que el hecho de que la plataforma lanzadora del misil fuera un avión no resulta significativo en los resultados del ataque sufrido por el *Stark*; similares resultados habría obtenido un helicóptero o una unidad de superficie adversaria con las mismas intenciones. Incluso, es probable que la sorpresa hubiese sido mayor aún.

Normalmente, en el dominio de las informaciones falsas y de aquellas que faltan se encuentra el infinito potencial de la SORPRESA y la táctica novedosa y original. En este caso no hubo táctica novedosa, ni siquiera una táctica de ataque de acuerdo a los procedimientos mínimos que aseguren sorpresa. Esta fue lograda gracias a la errada y tardía percepción, tanto de la acción del atacante como del significado de las informaciones disponibles.

Durante la reciente visita a Chile que realizaron unidades estadounidenses, con motivo de los ejercicios Unitas, Oficiales de esa nacionalidad comentaron que, a raíz de la experiencia del ataque al *Stark*, dicha armada se encuentra estudiando con mayor detención el problema de la preparación y entrenamiento de los TAO (que son insuficientes en calidad y cantidad para cubrir sus unidades de superficie) y el sistema de guardias y trabajo actualmente en uso en sus unidades. Esto último exige cumplir en la mar con un horario de trabajo diario de siete horas, además de las guardias, lo cual en períodos prolongados produce un excesivo cansancio en las dotaciones.

CONCLUSIONES

Tanto para un teatro de operaciones tradicional, como para uno como el que se vivía en el golfo Pérsico, es inconcebible que un buque de guerra no adopte un grado de alistamiento, del personal y del material, que le permita reaccionar pronto y eficazmente contra cualesquiera de todas las posibles amenazas.

La delegación de autoridad debe estar claramente definida y, principalmente, apoyada en sólidas doctrinas y procedimientos. Esto último exige de una acabada e intensa preparación y entrenamiento del equipo humano.

La serie de fallas humanas ocurridas fueron determinantes en los resultados ya conocidos. Por lo mismo, resulta arriesgado concluir acerca de la eficacia de los sistemas de armas y sensores, y más arriesgado aún llegar a concluir acerca del valor táctico o estratégico de alguno de los medios navales o aeronavales participantes.

A pesar de los grandes avances tecnológicos, el hombre sigue siendo la pieza vital de un sistema de combate; y no sólo aquellos hombres que operan y reparan, sino también aquellos que adaptan y preparan los sistemas para las realidades y escenarios particulares de cada país o teatro de operaciones (lo que incluye su actualización frente a las posibles amenazas y, en general, ante los rápidos avances tecnológicos).

Dentro del equipo humano que opera el buque, y a raíz de la indispensable necesidad de delegar la autoridad de mando (por la velocidad de los acontecimientos y las necesidades de largas permanencias), el TAO, o Jefe de Guardia, adquiere un papel relevante y de primordial importancia, debiendo su preparación ser objeto de gran atención y cuidado. Sin dudas, debe ser aún más profunda y acabada que aquella que pueda recibir un Oficial para desempeñarse como especialista en una determinada área de los sistemas de combate de un buque.

BIBLIOGRAFIA

- ADAM, JOHN: *IEEE Spectrum*, septiembre 1987.
- Boletines de Prensa de las Agencias The Associated Press, UPI, Washington Post Service, Daily Telegraph, The Times.
- Declaraciones oficiales de la Armada de los Estados Unidos.
- *Jane's Weapons Systems* 85-86.
- JEMAIN, ALAIN, *Le Nouvel Economiste* N° 593, Mayo 1987.