

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC EDINALDO TAVARES DA SILVA

**O EMPREGO DOS NAVIOS AERÓDROMOS NA GUERRA DAS
MALVINAS (28 DE MARÇO À 14 DE JUNHO DE 1982).**

Rio de Janeiro

2025

CC EDINALDO TAVARES DA SILVA

**O EMPREGO DOS NAVIOS AERÓDROMOS NA GUERRA DAS
MALVINAS (28 DE MARÇO À 14 DE JUNHO DE 1982).**

Dissertação apresentada à Escola de
Guerra Naval, como requisito parcial para
conclusão do Curso de Estado-Maior para
Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (RM1) POMPEU

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2025

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

AGRADECIMENTOS

Chegando ao final de mais este ciclo, vêm à memória todo o caminho percorrido e os muitos obstáculos superados. Alguns, à primeira vista, pareciam impossíveis, mas graças ao apoio que recebi, foram vencidos.

Por isso, movido pelo sentimento de gratidão e reconhecimento, sinto-me compelido a evidenciar os nomes daqueles que foram fundamentais nesta trajetória, por meio desta singela homenagem.

Inicialmente — e principalmente — a Deus, que mais uma vez me mostrou que, ao lado d'Ele, nada é impossível. Ao Vice-Almirante Alvarenga, que acreditou em mim quando eu já havia desistido. Ao Capitão de Fragata Wanderson, que me proporcionou a tranquilidade necessária para que eu pudesse me dedicar aos estudos. Aos meus orientadores, CMG (RM1) Pompeu e CF (RM1) Nagashima, pelo tempo, paciência e, de maneira fundamental, pelo bom direcionamento com muito profissionalismo. Foram uma grande inspiração. Aos companheiros de turma e aos agregados das turmas de cima, por compartilharem conhecimento, companheirismo, angústias e vitórias ao longo dessa singradura. E, por fim — e com muito amor — à minha esposa, Suyanne, que comandou com firmeza nossa família durante minha ausência e tornou possível minha chegada até aqui. Amo você. Aos meus filhos, Marcos, Marie e Marina, por compreenderem — mesmo que às vezes esquecessem — que o papai precisava trabalhar e, por isso, não podia estar sempre presente. Saibam que suas intromissões nos momentos de estudo eram um alívio para minha mente e uma lembrança constante do porquê eu deveria seguir em frente.

RESUMO

Este trabalho analisou o emprego dos Navios-Aeródromos (NAe) durante a Guerra das Malvinas, em 1982, sob a ótica da Doutrina Militar Naval (DMN) da Marinha do Brasil. O estudo focou no desempenho do NAe argentino ARA 25 de Mayo e dos NAe britânicos HMS Hermes e HMS Invincible, abordando suas capacidades técnicas, empregabilidade tática e relevância estratégica. Utilizou metodologia comparativa e cronológica, destacando as operações de Ataque, Antissubmarino, Anfíbia e Esclarecimento. Concluiu-se que, apesar das limitações argentinas, os NAe influenciaram diretamente os desdobramentos do conflito, sendo o poder aeronaval essencial para projeção de poder e controle de área marítima. O estudo reforça a atualidade da DMN e reforça a manutenção e modernização de meios aeronavais na Marinha do Brasil.

Palavras-chave: Guerra das Malvinas. Navio Aeródromo (NAe). Poder Aeronaval. Doutrina Militar Naval (DMN). Operações Anfíbias.

ABSTRACT

This dissertation analyzed the employment of Aircraft Carriers (NAe) during the Falklands War in 1982, from the perspective of the Naval Military Doctrine (DMN) of the Brazilian Navy. The research focused on the performance of the Argentine NAe ARA 25 de Mayo and the British NAes HMS Hermes and HMS Invincible, addressing their technical capabilities, tactical employability, and strategic relevance. A comparative and chronological methodology was applied, highlighting Attack, Anti-Submarine, Amphibious, and Reconnaissance operations. It was concluded that, despite Argentina's limitations, the NAes directly influenced the course of the conflict, with naval air power proving essential for power projection and maritime area control. The study reinforces the relevance of the DMN and supports the maintenance and modernization of naval air assets within the Brazilian Navy.

Keywords: Falklands War. Aircraft Carrier (NAe). Naval Air Power. Naval Military Doctrine (DMN). Amphibious Operations.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADbq	- Área de Desembarque
AM-39 Exocet	- Míssil ar-superfície de origem francesa
AOA	- Área do Objetivo Anfíbio
ARA	- <i>Armada de la República Argentina</i>
CAM	- Controle de Área Marítima
CMG	- Capitão de Mar e Guerra
ComForTarAnf	- Comandante da Força-Tarefa Anfíbia
ComTOAS	- Comandante do Teatro de Operações do Atlântico Sul
CT	- Contratorpedeiro
DMN	- Doutrina Militar Naval
EUA	- Estados Unidos da América
FA	- Forças Armadas
FAA	- Força Aérea Argentina
FTD	- Fator de Tempo e Distância
FT	- Força-Tarefa
GAE	- Grupo Aéreo Embarcado
GRASUP	- Grupo de Ação de Superfície
GT	- Grupo-Tarefa
He	- Helicóptero
HMS	- <i>Her Majesty's Ship</i> (Navio da Marinha Real Britânica)
IIGM	- Segunda Guerra Mundial
MAS	- Míssil Ar-Superfície
MN	- Milhas Náuticas
MPE	- Medidas de Proteção Eletrônica
MSA	- Míssil Superfície-Ar
NAe	- Navio Aeródromo
OpAnf	- Operação Anfíbia
OTAN	- Organização do Tratado do Atlântico Norte

PAC	- Patrulha Aérea de Combate
RAF	- <i>Royal Air Force</i>
RFA	- <i>Royal Fleet Auxiliary</i>
RN	- <i>Royal Navy</i>
SAS	- <i>Special Air Service</i>
SBS	- <i>Special Boat Service</i>
SCOT	- <i>Satellite Communications Onboard Terminal</i>
TOM	- Teatro de Operações Marítimo
YPF	- <i>Yacimientos Petrolíferos Fiscales</i>
ZET	- Zona de Exclusão Total

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	1
2	OPERAÇÕES DE GUERRA NAVAL.....	3
2.1	CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	4
2.2	OPERAÇÕES NAVAIS DE ACORDO COM A DMN.....	5
2.3	CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	8
3	EMPREGO DO NAE ARGENTINO – 28 DE MARÇO À 03 DE MAIO DE 1982.....	9
3.1	O NAVIO AERÓDROMO 25 DE MAYO.....	9
3.2	OPERAÇÃO ROSÁRIO – 28 DE MARÇO À 03 DE ABRIL DE 1982.....	10
3.3	A FORÇA TAREFA 79 – 15 DE ABRIL À 03 DE MAIO DE 1982.....	11
3.4	CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	15
4	EMPREGO DOS NAE INGLESES – 1º DE ABRIL À 14 DE JUNHO DE 1982.....	16
4.1	OS NAVIOS AERÓDROMOS HERMES E INVINCIBLE.....	16
4.2	OS BRITÂNICOS ENTRAM EM GUERRA – PREPARAÇÃO E DESLOCAMENTO – 1º À 29 DE ABRIL.....	18

4.3 A RETOMADA DAS MALVINAS – 27 DE ABRIL À 21 DE MAIO DE 1982.....	20
4.4 DA TOMADA DE SAN CARLOS ATÉ A VITÓRIA BRITÂNICA – 25 DE MAIO À 14 DE JUNHO.....	24
4.5 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	24
5 COMPARAÇÃO DOS EMPREGOS.....	26
5.1 COMPARAÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DOS NAE	26
5.2 PRÉ-CONFLITO E MOBILIZAÇÃO – 28 DE MARÇO À 3 DE ABRIL.....	28
5.3 PREPARATIVOS PARA O CONFLITO – 5 DE ABRIL À 1º DE MAIO.....	29
5.4 INÍCIO DOS CONFRONTOS – 25 DE ABRIL À 1º DE MAIO.....	30
AFUNDAMENTO DO ARA BELGRANO E RECUO ARGENTINO – 2 À 3 DE MAIO.....	32
5.5 DE MAIO.....	32
FASE FINAL: OPERAÇÃO ANFÍBIA E PROJEÇÃO AÉREA – 4 DE MAIO À 14 DE JUNHO.....	32
5.6 À 14 DE JUNHO.....	32
5.7 COMPARATIVO DOS EMPREGOS AO LONGO DO CONFLITO	33
6 CONCLUSÃO.....	35
REFERÊNCIAS.....	38

1 – INTRODUÇÃO

Ao longo da história da humanidade, diversos conflitos foram travados entre Estados e povos, muitos dos quais ocorreram em ambiente predominantemente naval. Alguns exemplos incluem a Batalha Naval de Salamina, entre gregos e persas com o emprego de navios a remo; a Batalha de Trafalgar, entre britânicos e a aliança franco-espanhola; e a Batalha Naval do Riachuelo, entre Brasil e Paraguai, dentre outras. Estes episódios ilustram a centralidade do poder naval na condução de operações militares com impactos estratégicos duradouros.

Neste contexto, a presente dissertação tem como objeto de estudo o emprego dos Navios Aeródromos (NAe) durante a Guerra das Malvinas, conflito ocorrido no Atlântico Sul em 1982, envolvendo Argentina e Reino Unido na disputa pelas ilhas Malvinas, Geórgia do Sul e Sandwich. Nosso foco será a atuação do NAe argentino ARA¹ 25 de Mayo e dos NAe britânicos HMS (*Her Majesty's Ship*²) Hermes e HMS Invincible, com o objetivo de compreender as similaridades, singularidades e efetividade de seus usos no teatro de operações navais.

A análise será conduzida à luz da Doutrina Militar Naval da Marinha do Brasil (DMN), publicada em 2017, que estabelece os princípios e definições empregados para classificar as operações e ações de guerra naval. Serão consideradas, especificamente, as operações de Ataque, Antissubmarino, Anfíbia e de Esclarecimento, conforme descritas pela DMN. A análise será realizada de forma cronológica e comparativa, com base exclusivamente em fontes documentais e bibliográficas, incluindo registros da atuação dos navios e seus respectivos grupos aéreos embarcados.

Esse estudo se justifica pela relevância dos NAe nas marinhas modernas, principalmente no que se refere à projeção de poder, mobilidade operacional e Controle de Área Marítima (CAM). A Guerra das Malvinas oferece uma ótima oportunidade de examinar o emprego desses meios por duas forças com estruturas distintas — uma em postura ofensiva e outra defensiva.

Este trabalho está estruturado em seis capítulos. Inicialmente, será feita uma introdução ao tema e à abordagem metodológica. Em seguida, analisaremos o NAe

1 *Armada de la República Argentina*

2 Tradução nossa: “Navio de Sua Majestade”, designação tradicionalmente empregada pela Marinha Real Britânica para identificar seus navios.

25 de Mayo, o contexto político e militar da Argentina, e sua atuação naval durante o conflito. Na sequência, abordaremos os NAe HMS Hermes e HMS Invincible e o planejamento estratégico do Reino Unido. Posteriormente, apresentaremos uma comparação detalhada entre os meios empregados pelos dois países. Por fim, abordaremos as capacidades, limitações e efetividade dos NAe, à luz das doutrinas aplicadas e lições extraídas.

Ao final, apresentaremos um panorama sólido sobre as operações navais conduzidas ao longo do conflito pelos NAe, identificaremos os fatores que contribuíram para seus desempenhos operacionais e proporemos reflexões sobre o emprego futuro desses meios na Marinha do Brasil.

2 – OPERAÇÕES DE GUERRA NAVAL

A definição de Forças Armadas (FA), de acordo com o Artigo 43(1) do Protocolo Adicional I às Convenções de Genebra de 1949 é:

As forças armadas de uma Parte num conflito consistem em todas as forças, grupos e unidades armados organizados que se encontrem sob um comando responsável perante essa Parte pela conduta dos seus subordinados, mesmo que essa Parte seja representada por um governo ou por uma autoridade não reconhecidos por uma Parte adversa³.

Na constituição brasileira de 1988, em seu artigo 142, temos que as Forças Armadas Brasileiras são órgãos permanentes compostos pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica que tem como seu Comandante supremo o Presidente da República e são destinadas a defesa da pátria, a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer dessas, da lei e da ordem.⁴

A destinação das FA brasileiras é semelhante à de muitos outros países, como é o caso da Argentina que no artigo 20 da Lei nº 23.554 define que “*Las Fuerzas Armadas son el instrumento militar de la Defensa Nacional*[...]”⁵ e no caso do Reino Unido, no site do Ministério da Defesa, eles descrevem que trabalham por um Reino Unido seguro e próspero e que protegerão seus cidadãos, territórios, valores e interesses no território e no exterior⁶.

Isso demonstra um alinhamento de ideias sobre o emprego das FA desses três países com algumas particularidades intrínsecas, principalmente na defesa da pátria e dos interesses nacionais de cada.

Desta forma, abordaremos neste Capítulo as principais Operações Navais, de acordo com a Doutrina Militar Naval (DMN) da Marinha do Brasil (MB). Daremos ênfase naquelas que, por suas peculiaridades, dependem dos Navios Aeródromos

3 BRASIL. Decreto nº 849, de 25 de junho de 1993. Promulga os Protocolos I e II de 1977, adicionais às Convenções de Genebra de 1949. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 28 jun. 1993. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0849.htm>. Acesso em: 26 abr. 2025.

4 BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 26 abr. 2025.

5 ARGENTINA. Ley nº 23.554, de 13 de abril de 1988. Establece as bases jurídicas, orgânicas e funcionais da Defesa Nacional. Disponível em: <<https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/20988/texact.htm>>. Acesso em: 26 abr. 2025. Tradução própria: “As Forças Armadas são o instrumento militar da defesa nacional[...]”.

6 UNITED KINGDOM. Ministry of Defence. Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/organisations/ministry-of-defence>>. Acesso em: 26 abr. 2025.

seja por dependerem das capacidades desses ou por se tornarem mais efetivas com o seu emprego.

2.1 – CONSIDERAÇÕES GERAIS

Este trabalho apresenta a análise do emprego dos NAe pelos países beligerantes no conflito conhecido como Guerra das Malvinas. Serão descritas as operações navais em que esses meios foram utilizados, respeitando a cronologia dos eventos e considerando os aspectos técnicos e doutrinários envolvidos. Ao final, realizaremos uma comparação entre os diferentes empregos, visando identificar vantagens, desvantagens, acertos e eventuais equívocos no uso dos NAe.

Para orientar essa análise, adotamos como referencial teórico a Doutrina Militar Naval (DMN), publicada em 2017. Esta doutrina será o eixo condutor na compreensão e classificação das operações navais relevantes ao escopo deste estudo, sempre com base nos conceitos definidos pela Força. Destacamos que apenas as operações consideradas pertinentes ao tema serão abordadas.

Cada Força Armada possui peculiaridades e desafios próprios, relacionados à natureza do ambiente em que atua. No caso das Marinhas, o mar e suas áreas adjacentes constituem o principal campo de operação, sem, contudo, se limitarem a elas. Conforme a DMN, “o Poder Naval pode ser aplicado em ambientes que se distinguem do ambiente marítimo: o ribeirinho e o terrestre”⁷.

Por essa razão, a atuação naval apresenta grau elevado de complexidade, exigindo planejamento abrangente em três domínios distintos: o ar, a superfície e o meio submarino. Para que o Poder Naval seja aplicado de forma eficiente e eficaz — tanto de forma autônoma como em operações conjuntas, interagências ou combinadas com marinhas amigas — é imprescindível a existência de uma doutrina que, segundo a DMN:

[...]estabelece os princípios, conceitos e, de forma ampla, os métodos de emprego em combate, ou em outras participações não relacionadas à atividade-fim, com o propósito de orientar o planejamento, o preparo e a aplicação do Poder Naval brasileiro⁸.

Assim, a DMN cumpre papel fundamental no entendimento da Guerra Naval, definida como “ações militares conduzidas nos espaços marítimos, nas águas

7 BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. Doutrina Militar Naval (DMN). Brasília: Marinha do Brasil, 2017, p. 14.

8 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 9.

interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais.”⁹.

2.2 – OPERAÇÕES NAVAIS DE ACORDO COM A DMN

A fim de proporcionar melhor compreensão do papel exercido pelos NAe no conflito das Malvinas, apresentaremos as principais Operações de Guerra Naval, conforme a DMN, nas quais os meios foram efetivamente empregados no contexto analisado.

As definições de maior interesse para os objetivos deste trabalho referem-se a essas operações, das quais, de um total de 19, abordaremos apenas quatro: Operação de Ataque, Operação Antissubmarino, Operação Anfíbia (OpAnf) e Operação de Esclarecimento¹⁰. Salientamos que elas não são mutuamente excludentes, podendo determinado meio ou agrupamento de meios ser empregado em mais de uma simultaneamente.

A Operação de Ataque consiste em executar uma das seguintes tarefas: destruir ou neutralizar forças inimigas ou meios empregados nas comunicações marítimas; interditar comunicações terrestres; reduzir a resistência em área terrestre; e destruir ou danificar objetivos em terra e ao largo do litoral. É executada por meios navais, aeronavais ou de fuzileiros navais.

Esse tipo de operação pode contribuir para o estabelecimento de Controle de Área Marítima (CAM), Negação do Uso do Mar ou Projeção de Poder sobre terra. Nesse tipo de operação, são empregadas forças preferencialmente nucleadas em NAe com aviação orgânica diversificada, principalmente na fase de estabelecimento do CAM. Uma força de ataque que não dispõe de NAe estará condicionada significativamente pelo grau de ameaça esperado aéreo e submarino¹¹.

Um grande exemplo em que se empregou as operações de ataque na história foi na Batalha Naval de Midway, protagonizada por Força Naval do Japão contra uma Força Naval dos Estados Unidos da América (EUA). A Força Naval Japonesa lançou um ataque a partir de seus 4 NAe, Akagi, Soryu, Kaga e Hiryu contra alvos de terra situados no atol de Midway¹².

9 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 33.

10 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 34-52.

11 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 34.

12 Willians Carlos BARBOSA, A Batalha Naval de Midway, *in* Armando Vidigal e Francisco Eduardo Alves de Almeida (Orgs.), Guerra no Mar, 2009, p. 454.

Contudo, os norte-americanos já haviam interceptado e decifrado mensagens japonesas revelando o ataque. Com isso e, devido a um grande nevoeiro que ajudou a encobrir a frota americana, A Força comandada pelo Almirante Nimitz pôde realizar um ataque surpresa à Força japonesa enquanto seus aviões estavam a caminho do atol¹³.

As Operações Antissubmarino, como o nome sugere, são direcionadas contra ameaças submarinas. São divididas em dois grupos: o primeiro visa os submarinos em trânsito ou pré posicionados em áreas que possam se constituir em ameaça, mas não iminente. O segundo é direcionado a submarinos que estejam posicionado em local que representem ameaça efetiva e iminente a uma força ou a um comboio, nessa situação o submarino pode estar se posicionando ou já posicionado para efetuar um ataque ou até mesmo já o ter efetuado¹⁴.

O primeiro grupo é empregado preferencialmente quando se dispõe de meios com boa capacidade de detecção submarina e de aeronaves dotadas com armamento de ataque antissubmarino. O segundo grupo é empregado preferencialmente quando há escassez de meios¹⁵.

Na Batalha do Atlântico, durante a Segunda Guerra Mundial (IIGM), houve um grande conflito entre as Forças Navais Britânicas e as matilhas de U-Boats¹⁶ alemães. Para se contrapor à ameaça submarina, os aliados fizeram uso de comboios e de meios aeronavais¹⁷.

A Operação Anfíbia (OpAnf) é, de maneira simplificada, uma operação que visa a projeção de poder sobre terra por meio da introdução de uma Força de Desembarque (ForDbq) sobre uma região litorânea hostil, potencialmente hostil ou permissiva. Essa modalidade de Operação se divide em cinco tipos: Assalto Anfíbio, Demonstração Anfíbia, Incursão Anfíbia, Projeção Anfíbia e Retirada Anfíbia¹⁸.

Dentre as OpAnf existentes, a mais completa é o assalto anfíbio que demanda planejamento, embarque, ensaio, travessia e o assalto em si¹⁹.

13 Barbosa, 2009, p. 451.

14 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 35.

15 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 35 - 36.

16 O termo "U-boat" é uma abreviação da palavra alemã "Unterseeboot", que significa literalmente barco submarino

17 Francisco Carlos Teixeira da SILVA, A Batalha do Atlântico: A Luta pelo Domínio dos Mares Durante a Segunda Guerra Mundial, in Armando Vidigal e Francisco Eduardo Alves de Almeida (Orgs.), Guerra no Mar, 2009, p. 402.

18 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 36.

19 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 36.

O Comandante da Força-Tarefa Anfíbia (ComForTarAnf) é o responsável pela Área do Objetivo Anfíbio (AOA), uma área composta pela Área de Desembarque (ADbq) e pelos espaços marítimos, terrestres e aéreos adjacentes, necessários ao comprimento da missão. Os requisitos para a OpAnf são o Controle do ar e o CAM na AOA, o primeiro executado por uma Força Aérea e o segundo por uma Força Naval²⁰.

A OpAnf mais famosa foi a Operação Overlord, em 6 de junho de 1944. O desembarque na Normandia, conhecido como Dia-D, fez com que a Alemanha perdesse seus pontos de apoio no litoral da França, abandonando fortificações e bases de submarinos no atlântico²¹.

Operações de Esclarecimento visam obter “informações necessárias para orientar o planejamento e o emprego de forças”²². Elas são divididas em Busca, Patrulha, Acompanhamento e Reconhecimento. Podem ser executadas utilizando meios de superfície, submarino e aéreos explorando suas características, vantagens, desvantagens, propósito e disponibilidade dos meios²³.

A modalidade Busca tem o propósito de localizar ou confirmar a ausência de um objeto em determinada área ou ainda obter informações essenciais para o planejamento e/ou prosseguimento de operações. A Patrulha é uma busca sistêmica sobre uma linha de barragem que tem como propósito impedir que um objeto cruze a linha sem ser detectado. O Acompanhamento, por sua vez, tem o propósito de manter atualizada de forma contínua as informações de alvos previamente detectados. O Reconhecimento pode ocorrer simultaneamente com as demais modalidades e tem o propósito de coleta de dados e informações de meios inimigos, meteorológicos, hidroceanográficos, geográficos, eletromagnéticos e outros²⁴.

Antes da Batalha de Tsushima, o Almirante Togo aguardava a chegada do esquadrão russo do Báltico. Para tal, manteve os cruzadores ligeiros e os navios mais antigos de sua frota em patrulha constantes a partir da ilha de Tsushima a fim de detectar o esquadrão russo em sua passagem²⁵.

20 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 37.

21 Silva, 2009, p. 402.

22 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 41.

23 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 41.

24 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 41.

25 Antônio Luiz Porto de ALBUQUERQUE, Batalha de Tsushima: Surge uma Nova Potência, *in* Armando Vidigal e Francisco Eduardo Alves de Almeida (Orgs.), Guerra no Mar, 2009.

2.3 – CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Destacamos estas quatro Operações Navais por entender que foram as quais o emprego dos três NAe foram preponderantes durante o conflito das Malvinas. Com isso, não temos o intuito de fazer entender que outras operações não ocorreram com emprego de outros meios, porém, estaremos focados em nosso objeto de estudo, os NAe. Da mesma forma, as operações que serão destacadas no transcorrer dos capítulos posteriores terão ressaltadas as ações dos NAe, não sugerindo que outros meios não tenham tido participação seja de pequena ou grande relevância.

3 – EMPREGO DO NAE ARGENTINO - 28 DE MARÇO À 3 DE MAIO DE 1982

Neste capítulo abordaremos a breve participação do NAE argentino, 25 de Mayo, suas principais características, capacidades e o papel desenvolvido na Operação Rosário. Apesar de, à época, ser um navio com 37 anos de idade e não ter passado por modernizações adequadas, ainda assim, representava uma ameaça considerada pelos Britânicos em seu planejamento.

3.1 – O NAVIO AERÓDROMO 25 DE MAYO

O NAE 25 de Mayo foi construído pelo Reino Unido em 1943, posto em operação em 1945 e vendido aos Países Baixos em 1948, tendo sido batizado por esses como Karel Doorman. Em 1968, sofreu um grande incêndio, tendo sido necessário um recondicionamento completo e modernização. Em 1969, foi vendido aos argentinos e rebatizado²⁶. Suas características principais eram:

Deslocamento -	19.896 TON;
Tripulação –	1.000 homens;
Velocidade máxima –	24 nós; e
Armamento –	10 canhões 40 mm Bofors. ²⁷

No ano de 1982, a planta propulsora do NAE já estava bastante degradada e não permitia que superasse velocidade de 20 nós e sua catapulta era de baixa potência. Assim, a capacidade do 25 de Mayo ficava comprometida, pois dependia da intensidade do vento para poder lançar aeronaves com munição e combustível para realizar ataques efetivos²⁸. Essas condições, aliadas a um clima desfavorável, foram determinantes para a incapacidade da realização de um engajamento promissor contra os ingleses em 2 de maio de 1982, como será relatado posteriormente.

Apesar da idade, 40 anos, ainda representava uma ameaça considerável aos britânicos, principalmente pelo fato de que a Argentina havia adquirido em 1981 os aviões Super-Etendards da França e não havia informações concretas sobre a capacidade de operar ou não essas aeronaves a partir do NAE. Outra dúvida inglesa

26 Juan J. LOMBARDO, *Malvinas: errores, anécdotas y reflexiones*, Buenos Aires, 1989, p. 90.

27 Armando Amorim Ferreira VIDIGAL, *Conflito no Atlântico Sul*, 1ª ed., Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 1985, an. C, p. 6.

28 Lombardo, 1989, p. 91.

era se esses aviões estavam aptos a lançar os mísseis ar-superfície (MAS) Exocet AM 39²⁹.

Os Ingleses possuíam informações de que o principal radar de vigilância aérea do 25 de Mayo teve problemas no passado para realizar manutenção e, portanto, poderia não estar operando satisfatoriamente. Essa questão limitaria o emprego da ala aérea embarcada argentina. Além dessa, outras informações davam conta de que o NAe argentino estaria com diversas limitações ao seu emprego³⁰.

Contudo, uma avaliação da Marinha Norte Americana destacou que deveriam ser consideradas tanto a possibilidade do emprego das aeronaves Super-Etandard a partir de terra com reabastecimento em voo quanto a partir do NAe³¹. Dessa forma, mesmo sem estar em plenas condições de emprego, podemos perceber que apenas a presença do NAe e suas capacidades tiveram impacto no planejamento das operações britânicas.

3.2 – OPERAÇÃO ROSÁRIO – 28 DE MARÇO À 3 DE ABRIL DE 1982

Após a decisão do governo argentino de anexar as Ilhas Malvinas ao seu território, foi iniciada a Operação Rosário. Essa operação contava com duas Forças-Tarefas (FT). A FT 40 era composta por dois Contratorpedeiros (CT), quatro Fragatas, um Submarino, um Navio de Desembarque de Carros de Combate, um Navio Quebra-gelo e um Navio de Transporte.

A FT-20, além de ser composta por um NAe, quatro CT, um Navio Petroleiro de Esquadra e um Rebocador, ainda contava com o Grupo Aéreo Embarcado (GAE), constituído por 8 aviões de ataque A-4Q Skyhawk, 4 aeronaves antissubmarino S-2E, 3 helicópteros Alouette e alguns helicópteros Sea King³².

No dia 28 de março de 1982, um domingo, os navios da armada argentina foram deixando Puerto Belgrano isoladamente, para não chamar a atenção. O destino deles seria Ushuaia, no extremo sul do país, para um exercício com a Marinha do Uruguai³³. Contudo, a FT 40 guinou para o rumo das Ilhas Malvinas e a FT-20 tomou um rumo a fim de se posicionar ao norte das ilhas.

29 Lawrence FREEDMAN, *The Official History of the Falklands Campaign: War and Diplomacy*, v. II, Taylor & Francis e-Library, 2005, p. 63.

30 Freedman, 2005, v. II, p. 221.

31 Freedman, 2005, v. II, p. 221.

32 Vidigal, 1985, p. 5-6.

33 Vidigal, 1985, p. 5-6.

A missão da FT 20 (Força de Cobertura) era prover a cobertura aérea afastada ao norte da FT 40 (Força de Desembarque) e impedir a intervenção de outros países na missão da FT 40³⁴. Por isso a FT 20 tomou posição ao norte da Ilhas Malvinas onde iniciou as operações aéreas a partir do ARA 25 de Mayo para fazer reconhecimento com aeronaves S-2E Tracker³⁵.

3.3 – A FORÇA-TAREFA 79 - 15 DE ABRIL À 3 DE MAIO DE 1982

Após a conquista das Ilhas Malvinas e Georgia do Sul, as duas FT argentinas regressaram para o continente por duas razões: a primeira, a fim de reabastecer, e a segunda, por conta do receio dos ataques que poderiam ocorrer por meios dos submarinos nucleares ingleses. Em seguida, a FT-79 foi formada a fim de se contrapor a uma possível tentativa de retomada das Ilhas por meio do Reino Unido.³⁶

Os argentinos possuíam plena noção das limitações de suas forças, portanto, o Vice-Almirante Lombardo, Comandante do Teatro de Operações do Atlântico Sul (ComTOAS), e o Contra-Almirante Allara, Comandante da FT 79, decidiram adotar uma postura mais agressiva, porém, sem abrir mão da segurança. Desse modo, os navios de guerra deveriam ser posicionados em locais próximos às Ilhas Malvinas com baixa profundidade, para reduzir a ameaça submarina, e só poderiam entrar em conflito com os ingleses em ocasiões favoráveis³⁷.

Em seguida, a FT 79 foi subdivida em 3 Grupos-Tarefa (GT) e iniciou o treinamento para o provável combate com as forças navais inglesas, a partir de 15 de abril³⁸. Esse treinamento ocorreu por quase duas semanas e dedicava-se principalmente às técnicas antissubmarino e exercícios de tiro³⁹.

Isso comprova novamente a especial preocupação dos argentinos quanto aos submarinos nucleares ingleses e nos leva a crer que foram executadas Operações Antissubmarino desde o dia 12 de abril, data em que vigorava a Zona de Exclusão

34 Horacio A. MAYORGA, *No vencidos*, São Paulo: Planeta, 1998, p. 54.

35 Mayorga, 1998, p. 62.

36 Lombardo, 1989, p. 86.

37 Lombardo, 1989, p. 86.

38 Mayorga, 1998, p. 151.

39 Vidigal, 1985, p. 20.

Total (ZET) estabelecida pelos Britânicos, e, também, quando se estimava a chegada do primeiro submarino nuclear britânico na ZET⁴⁰.

A FT 79 foi subdividida da seguinte forma:

Tabela 1 - Divisão da FT 79 em GT		
Grupo-Tarefa	Comandante	Componentes
79.1	CMG ⁴¹ José Sarcona	• Porta-aviões ARA 25 de Mayo; • Grupo Aeronaval: 7/8 A-4Q Skyhawk, 4/5 S-2 Tracker, 2 Sea King (H-1/13 e AI-03); • 3 Corvetas; • Destróier ARA Santísima Trinidad; e • Navio-Tanque Campo Durán
79.2	CMG Daniel Chaluleu	• 4 Destróieres; e • Navio-Tanque ARA Punta Médanos
79.3	CMG Héctor Bonzo	• Cruzador ARA General Belgrano; • 2 Destróieres (ARA Piedrabuena e ARA Bouchard); • Navio-Tanque YPF⁴² Puerto Rosales
Fonte: Mayorga (1998)		

Os GT 79.1 e 79.2 tomaram posição a leste do Golfo de San Jorge e o GT 79.3 um pouco mais ao sul. A FT 79 contava com apoio de aviação baseada em terra e dos aviões embarcados no 25 de mayo⁴³.

Durante os treinamentos, o Comandante da FT Argentina, Almirante Allara, destacou que a capacidade antissubmarina do GAE não inspirava grande expectativa, pois manter os Trackers em operação demandava um esforço muito grande por parte dos mecânicos. Além disso, caso tivessem que enfrentar um submarino nuclear inimigo, as chances seriam nulas. Outro fator complicador era o fato de que os helicópteros H-3 Sea King não podiam usar seus sonares a noite⁴⁴.

O Vice-Almirante Lombardo, Comandante da FT 79, tinha em mente que a grande ameaça eram os submarinos nucleares pelos seguintes motivos:

- Capacidade de detecção da FT 79 era menor que o alcance dos torpedos Tigerfish britânicos;

40 Vidigal, 1985, p. 16.

41 Capitão de Mar e Guerra

42 YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), companhia estatal argentina de petróleo.

43 Vidigal, 1985, p. 27.

44 Mayorga, 1998, p. 151.

- O alcance do armamento antissubmarino era curto, exceto pela capacidade antissubmarino das aeronaves, que eram pequenas também;
- A velocidade máxima mantida pela Força era de 20 nós, inferior aos 30 nós dos submarinos nucleares; e
- Acreditava que os britânicos contavam com cobertura satélite permanente com o apoio de informações dos EUA⁴⁵.

Além disso, o Comandante da FT 79, a luz de uma avaliação das possibilidades de um ataque aéreo e em virtude da capacidade de defesa aérea e antiaérea do inimigo, estimava que, em um ataque realizado por seus A-4Q Skyhawk, apenas dois aviões conseguiriam atingir o alvo e que haveria uma perda de 50 a 60% das aeronaves atacantes. Adicionalmente, o raio de ação das aeronaves A-4Q e a capacidade de carga variava sensivelmente com as condições de vento relativo. Por exemplo:

Vento relativo de 41 nós – Raio de ação de 238 MN e carga de 6 bombas de 500 libras; e

Vento relativo de 31 nós – Raio de ação de 238 MN e carga de 3 bombas de 500 libras⁴⁶.

Essas limitações corroboram com a decisão do ComTOAS de evitar o ataque direto sobre as forças britânicas, ou seja, manter os meios da FT em local com baixa profundidade e aguardar oportunidades para atacar o inimigo em clara desvantagem.

A oportunidade finalmente se apresentaria, ou foi o que os argentinos imaginaram. Logo após a retomada das Ilhas Geórgias pelos britânicos em 25 de abril, iniciava a aproximação dos navios ingleses às Ilhas Malvinas lançando ataques aéreos sobre a estação aeronaval em 1º de maio. Esse ataque gerou na Força argentina a ideia do início do desembarque britânico naquelas ilhas⁴⁷.

A estação das Malvinas transmitiu ao Vice-Almirante Lombardo as informações de que a Força Aérea argentina (FAA) estava contra-atacando esse suposto desembarque e que havia obtido êxito, com o NAe Hermes, do Reino Unido, seriamente avariado e diversos outros navios ingleses incendiados. Os próprios

45 Mayorga, 1998, p. 248.

46 Mayorga, 1998, p. 150-151.

47 Lombardo 1989, p. 86.

argentinos não conseguiam compreender a atitude inglesa em iniciar o desembarque sem realizar previamente um ensaio⁴⁸.

Porém, as informações não foram precisas. Na verdade, demonstraram-se muito mais otimistas do que a realidade, influenciando o ComTOAS a dar a ordem de “liberdade de ação” ao Almirante Allara. Adicionalmente, os Tracker do 25 de Mayo, que realizavam constantemente operações de esclarecimento, detectaram, por Medidas de Proteção Eletrônica (MPE)⁴⁹ e por radar, um contato de grande porte e seis de médio porte⁵⁰.

Após essas detecções, foram iniciados os preparativos para a operação de ataque com a participação dos GT 79.1, 79.3 e 79.4 (formado nesse dia 1º de maio, constituído por 3 Corvetas tipo A-69 e 1 petroleiro). A ideia de manobra do Comandante da FT 79 seria lançar um ataque inicial com os caças A-4Q e, em seguida, com o GT 79.4 (Grupo de Ação de Superfície - GRASUP)⁵¹ de maneira a obter superioridade de mísseis superfície-superfície⁵².

Essa ação, visando destruir os meios de superfície do inimigo, utilizando seu NAE, aviação embarcada e demais meios de superfície, enquadra-se perfeitamente na típica operação de ataque, conforme abordado no capítulo 2 deste trabalho.

Contudo, durante toda a noite do dia 01 de maio os argentinos buscavam se aproximar dos contatos obtidos, com velocidade máxima de 20 nós, porém, impossibilitado de lançar seus caças por dois motivos: incapacidade de recuperar os caças a noite devido ao convés de voo do 25 de Mayo ser curto e a incomum calmaria que surgiu nesse dia, impossibilitando a obtenção de vento relativo suficiente para lançar os caças com a capacidade ideal de combustível e carga⁵³.

Ainda assim, o Comandante da FT 79 manteve rumo e velocidade, com a esperança de, com ventos favoráveis, alcançar a distância necessária para o lançamento de seu ataque no amanhecer de 02 de maio. No entanto, às 0h e 30 min, foi detectado um Sea Harrier cerca de 60 MN, o que indicava que os GT haviam

48 Lombardo, 1989, p. 87.

49 MPE é o ramo da Guerra Eletrônica focado em proteger sistemas, equipamentos e pessoal contra Medidas de Ataque Eletrônico (MAE) amigas e inimigas, assegurando o uso eficaz do espectro eletromagnético.

50 Mayorga, 1998, p. 253.

51 Formação tática temporária composta por navios que executam ações ofensivas contra unidades de superfície inimigas

52 Vidigal, 1985, p. 28.

53 Vidigal, 1985, p. 29.

sido também detectados, perdendo-se assim o efeito surpresa e, consequentemente, a vantagem⁵⁴.

Ainda no dia dois de maio, o submarino nuclear britânico HMS Conqueror realizou ataque ao ARA Gal Belgrano argentino, o que levou ao seu afundamento e a perda de 321 vidas. Isso levou os argentinos a determinarem o retorno da FT 79 para a área costeira e a transferência da ala aérea do 25 de Mayo para as bases navais ao sul do país para que suas aeronaves fossem empregadas posteriormente em apoio à FAA⁵⁵.

3.4 – CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Dessa forma concluímos que, apesar da limitada capacidade do 25 de Mayo, o papel exercido por ele teve relevância. Seu emprego durante a Operação Rosário provendo esclarecimento por meio de suas aeronaves contribuiu para a Força argentina ter consciência operacional e alcançar o objetivo do Assalto Anfíbio com sucesso.

Durante a fase seguinte, devido a ameaça dos submarinos nucleares, a FT argentina adotou uma postura mais cautelosa, buscando operar em águas de baixa profundidade, fora da ZET e empregando manobras antissubmarino. O objetivo era atuar apenas em momento de fragilidade da FT britânica (FT 317), como durante um possível desembarque.

O início dos bombardeios britânicos nas Malvinas, deixou os argentinos confusos acreditando que teria iniciada a fase de desembarque britânica. Essa confusão gerou a tentativa de um ataque que não foi concretizado em virtude das condições climáticas desfavoráveis.

Dessa forma, após a concretização da ameaça submarina, com o afundamento do ARA Belgrano, o NAe 25 de Mayo retornou para a segurança do porto, permanecendo, no entanto, como um potencial perigo para a FT britânica, como abordaremos no capítulo posterior, o que obrigou os britânicos a manter vigilância sobre um possível deslocamento do NAe⁵⁶.

54 Mayorga, 1998, p. 258.

55 Vidigal, 1985, p. 30-31.

56 Freedman, 2005, v. II, p. 224.

4 – EMPREGO DOS NAE INGLESES - 1º DE ABRIL À 14 DE JUNHO DE 1982

Neste capítulo abordaremos o emprego dos dois Navios Aeródromos Ingleses o NAe HMS Hermes, de 1959, e o HMS Invincible, de 1980. Ambos tiveram participações semelhantes e decisivas no confronto para a retomada das Ilhas Malvinas após sua invasão pelos argentinos em dois de abril de 1982.

4.1 – OS NAVIOS AERÓDROMOS HERMES E INVINCIBLE

Os NAe britânicos HMS Hermes e HMS Invincible possuíam as seguintes características:

Tabela 2 - Características dos NAE britânicos		
	HMS Hermes	HMS Invincible
Deslocamento	28.700 TON	19.810 TON
Tripulação	1.350 homens	1.000 homens
Velocidade máxima	28 nós	28 nós
Armamento	2 lançadores quádruplos de MSA ⁵⁷ <i>Sea Cat.</i> 12 <i>Sea Harrier</i> 18 <i>He Sea King</i>	2 lançadores quádruplos de MSA <i>Sea Dart.</i> 8 <i>Sea Harrier</i> 15 <i>He Sea King</i>
Fonte: Vidigal (1985)		

A construção do HMS Hermes teve início ainda durante a IIGM, sendo interrompida em 1945, retomada em 1952 e concluída apenas em 1957, com o meio entrando em serviço em 18 de novembro de 1959. Apesar de ter sido concebido inicialmente como um Navio Aeródromo da classe Centaur, algumas modificações foram incluídas em seu projeto inicial como a instalação de radar 3D tipo 984⁵⁸, convés angular completo com elevador lateral e catapultas a vapor. Essas

⁵⁷ Missil Superfície-Ar (MSA).

⁵⁸ O radar 3D Tipo 984, desenvolvido pela Marinha Real Britânica na década de 1950, permitia a detecção tridimensional de alvos (distância, direção e altitude) e rastrear múltiplos alvos simultaneamente com alta precisão.

alterações o assemelhavam mais ao HMS Victorious do que aos três anteriores de sua mesma classe⁵⁹.

As alterações em seu projeto inicial não foram as únicas, tendo passado por mais três grandes conversões. A primeira entre 1971 e 1973 para se tornar um NAe de Comando, tendo sido retirados cabos de parada, catapultas, o radar 3D e incluídas embarcações de desembarque e alojamento para tropa, com capacidade de alojar até 800 fuzileiros. A segunda em 1976, na qual foi convertido em NAe de guerra antissubmarino para efetuar patrulhas no Atlântico Norte. Por fim, entre 1980 e 1981, passou pela terceira conversão com a instalação de uma rampa inclinada de 12º e de infraestrutura para operar aeronaves do tipo Sea Harrier⁶⁰.

Desde 1966, O Reino Unido, pressupondo que somente seria envolvido em conflitos pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), estruturou a sua Marinha para o emprego predominante na Guerra Antissubmarino, com a proteção aérea a cargo da Marinha dos EUA. Sendo assim, não seriam mais necessários os Navios Aeródromos em construção, e nem mesmo o HMS Hermes, então com menos de 10 anos de serviço⁶¹.

Contudo, o Almirantado britânico, em uma manobra astuta, mudou a classificação dos navios em construção para navios de convés corrido e do NAe Hermes para porta helicópteros⁶². Essa reclassificação possibilitou a construção do NAe Invincible que inicialmente seria classificado como cruzador porta-helicópteros. Devido a necessidades de ajustes de projeto, tornou-se um cruzador com convés contínuo até entrar em serviço, momento em que a classificação de NAe já estava sendo novamente aceita e, mais especificamente, como Navio Aeródromo de Apoio⁶³.

59 *Ships, Submarines & Naval Air Power* – SSNAP. HMS Hermes R12. Disponível em: www.ssnapsig.com/hms-hermes-r12.html. Acesso em: 25 jun. 2025

60 SSNAP, 2005.

61 Armando Amorim Ferreira VIDIGAL, Conflito no Atlântico Sul: A Luta pela Posse do Arquipélago das Falklands/Malvinas, in Armando Vidigal e Francisco Eduardo Alves de Almeida (Orgs.), Guerra no Mar, 2009, p. 496.

62 Vidigal, 2009, p. 497.

63 Navypedia. *Invincible support carriers* (1980–1985). Disponível em: https://www.navypedia.org/ships/uk/brit_cv_invincible.htm. Acesso em: 4 jul. 2025.

4.2 – OS BRITÂNICOS ENTRAM EM GUERRA – PREPARAÇÃO E DESLOCAMENTO – 1º À 29 DE ABRIL

Logo que informações de inteligência chegaram aos ministros britânicos, em 31 de março de 1982, afirmando que meios navais argentinos estavam no mar e que haveria a possibilidade de chegarem em Port Stanley nas primeiras horas do dia dois de abril, o Almirante Sir Henry Leach, Primeiro Lorde do Mar, afirmou que poderiam fazer muito pouco para evitar a invasão às ilhas, mas que, empregando esforço suficiente, poderiam retomá-las⁶⁴.

Isso exigiria a maior Força que o Reino Unido poderia reunir, incluindo os seus dois NAE ativos, navios anfíbios, escoltas, brigadas de fuzileiros navais etc. Caso tudo fosse preparado logo, em 3 semanas seria possível iniciar a retomada das Malvinas. Essa linha de ação foi a escolhida⁶⁵. Assim, Margaret Thatcher, a Primeira Ministra, anunciou a formação de uma Força-Tarefa para cumprir essa missão⁶⁶.

Em 1º de abril, o submarino nuclear HMS Splendid foi enviado rumo ao Atlântico Sul⁶⁷. Além disso, os EUA autorizaram os britânicos a utilizarem a Ilha de Ascensão como Base Avançada em três de abril⁶⁸. Por fim, no dia cinco, os primeiros navios iniciaram seu deslocamento para Ascensão, incluindo o HMS Hermes e HMS Invincible, que constituiriam a FT-317⁶⁹.

Logo que os primeiros navios da FT britânica chegaram em Ascensão, a partir de 12 de abril, iniciaram o reabastecimento de gêneros, munição e combustível, que haviam sido transportados para a ilha por meio de aeronaves. Nesse período na ilha, a Força foi organizada e realizou exercícios, incluindo alguns relativos ao assalto anfíbio⁷⁰.

No dia 18, a FT iniciou o deslocamento final rumo às Malvinas, exceto pelos navios de transporte de tropas e pelo navio de assalto anfíbio HMS Fearless que aguardavam a chegada do transatlântico Canberra, afretado para transportar grande

64 Freedman, 2005, v. II, p. 2.

65 Freedman, 2005, v. II, p. 2.

66 Vidigal, 2009, p. 503.

67 Vidigal, 1985, p. 14.

68 Vidigal, 2009, p. 503.

69 Vidigal, 1985, p. 15.

70 Vidigal, 1985, p. 17.

parte do efetivo de Fuzileiros Navais da 3ª Brigada, que constituiria a Força de Desembarque (ForDBQ) ⁷¹.

Desde o início do deslocamento a FT realizou operações antissubmarino em função da ameaça dos quatro submarinos que a Argentina possuía. Esse esforço foi exercido pelos navios escoltas e pelos helicópteros Sea King embarcados. As operações antissubmarino foram mantidas até o final do conflito. ⁷²

A fim de melhor compreendermos as ações britânicas, é importante tratarmos da reconquista da Ilha Geórgia do Sul que, apesar de não ter tido a participação direta dos NAe britânicos, imprimiu resultados que influenciaram na cronologia dos acontecimentos, bem como favoreceu as ações subsequentes tendo em vista que a FT 317 contou com todo seu efetivo para a operação de retomada das Malvinas.

A partir do dia 21 de abril, um pequeno GT que fora formado e partiu de Ascensão antes do dia 18, iniciou a tentativa de infiltração de tropas especiais na Ilha Geórgia do Sul. O GT era formado pelo HMS Antrim, HMS Plymouth e pelo navio da Royal Fleet Auxiliary (RFA) Tidespring sendo incorporado posteriormente o HMS Endurance. Esse grupo contava com 8 Helicópteros embarcados, sendo 4 Wessex, 2 Lynx e 2 Wasps ⁷³.

Ainda nesse dia, um Boeing 707 argentino se aproximou da Força-Tarefa britânica que navegava na direção das Malvinas. O Boeing foi afastado por dois Sea Harriers, mas conseguiu passar a posição da FT 317 aos argentinos. Um navio mercante, Rio de la Plata, também foi afastado da Força ⁷⁴.

Os argentinos, por sua vez, infiltraram, na madrugada do dia 24 de abril, um grupo composto por 11 técnicos e 9 fuzileiros navais com treinamento em armamento antitanque na Ilha Geórgia, por meio do submarino Santa Fé. Ao tentar retornar, no dia 25 de abril, o submarino foi detectado pelas aeronaves do GT britânico que realizaram ataques diretos e obrigaram o submarino a regressar para Grytviken, na Geórgia, e encalhar ⁷⁵.

Os britânicos, aproveitando-se da confusão ocorrida com o Santa Fé, decidiram realizar o desembarque naquele mesmo dia com o apoio de fogo naval do

71 Vidigal, 1985, p. 19.

72 Vidigal, 1985, p. 19.

73 Vidigal, 2009, p.508.

74 Vidigal, 1985, p. 23.

75 Vidigal, 1985, p. 24-25.

HMS Antrim e HMS Plymouth. No dia 26 de abril, sem resistir, os argentinos que se encontravam na ilha se renderam⁷⁶.

No dia 27 de abril, a FT 317, já nas proximidades das Malvinas, adota seu dispositivo de batalha com os dois NAe ao centro da formatura, escoltados pelo HMS Brilliant e HMS Broadsword que exerciam a função de defesa aérea aproximada, enquanto os CT tipo 42 faziam a função de piquete radar⁷⁷ a oeste (possuíam os melhores radares para detecção de ameaça aérea e, portanto, ficavam no setor com maior probabilidade de aproximação da ameaça)⁷⁸.

Assim chegamos no período em que, concluído o trânsito britânico até as proximidades das Ilhas Malvinas, as operações de guerra se intensificam, tanto para defender a própria força quanto para iniciar e realizar sua missão principal de “restaurar a administração britânica”⁷⁹ das ilhas do atlântico sul. A partir desse ponto, o emprego dos NAe britânicos ganhou relevância.

4.3 – A RETOMADA DAS MALVINAS - 27 DE ABRIL À 21 DE MAIO

Após a retomada da Ilha Geórgia do Sul, são iniciados os preparativos para a retomada das Ilhas Malvinas, o maior desafio para os britânicos. Ficariam mais próximos do continente e, conseqüentemente, sob a possibilidade de ataques da FAA. Além disso, havia a pista de pouso de Port Stanley, que poderia ser utilizada pela aviação argentina para obter a superioridade aérea, dessa forma, inviabilizando o cumprimento da missão.

Diante dessa possibilidade, o Gabinete de Guerra britânico, após muitas deliberações e análises, concluiu que seria vantajosa a realização da Operação Black Buck, com o emprego de aeronaves Vulcan da *Royal Air Force* (RAF) para bombardear a pista de Port Stanley, a fim de torná-la inoperante. Essa operação ocorreu nas primeiras horas do dia primeiro de maio e foi seguida pelo ataque de aviões Sea Harriers, embarcados nos NAe Hermes e Invincible, visando uma segunda pista de pouso em Goose Green e outros alvos de oportunidade⁸⁰.

⁷⁶ Vidigal, 2009, p. 508.

⁷⁷ Navio posicionado mais próximo do eixo de aproximação da provável ameaça, geralmente possui o melhor radar, a fim de detectar um contato inimigo e alertar a Força antecipadamente.

⁷⁸ Vidigal, 1985, p. 26.

⁷⁹ Freedman, 2005, v. II, p. 14.

⁸⁰ Freedman, 2005, v. II p. 236 – 238.

Para esse fim, os britânicos dividiram as tarefas dos NAe da seguinte forma: Navio de Defesa Aérea ao Invencible, por dispor de radar mais moderno; enquanto as aeronaves do Hermes eram empregadas como bombardeiros – típica Operação de Ataque, conforme a DMN. Para se obter a maior proporção entre a carga de bombas em relação ao combustível, os NAe aproximaram-se ao máximo das Malvinas. Os dois aeródromos regressaram para leste logo após o recolhimento dos bombardeiros⁸¹.

Os demais navios de escolta, aproveitando-se dessa ocasião, atacaram o aeroporto de Stanley com seus canhões, porém a uma distância curta de terra (cerca de 12 MN). Como resultado, tornaram-se alvos do contra-ataque efetuado por aeronaves Mirage III argentinas. Das 4 aeronaves atacantes, 2 foram abatidas por Sea Harrier britânicos e uma pela bateria antiaérea de terra da própria Argentina⁸².

A Operação Black Buck, apesar de pouco efetiva - os danos foram reparados rapidamente pelos argentinos - teve dois pontos relevantes favoráveis: desencorajou o uso do aeródromo de Port Stanley pelos argentinos e os obrigou a reforçar a defesa aérea em suas bases continentais, deslocando aeronaves Mirage III para essas, de maneira que não puderam ser empregados posteriormente nos ataques da FT inimiga⁸³.

Apesar das limitações impostas pelos ingleses às operações aéreas argentinas com a Operação *Black Buck* a partir de Port Stanley, ainda existia a ameaça do emprego das aeronaves argentinas a partir de terra pois, caso fossem empregadas com reabastecimento em voo, teriam seu raio de ação ampliado, podendo ainda serem bem mais efetivas quando armadas com os mísseis AM-39 Exocet⁸⁴.

Tal ameaça se concretizou no dia quatro de maio com o ataque ao HMS Sheffield, após uma série de erros de comunicação cometidos pelos britânicos e na avaliação da ameaça. Ocorreu que os parâmetros de radar dos Super Etendards, da Força Aérea Argentina, e dos Harriers britânicos, eram bem similares, o que gerara falsos alarmes com elevação de estado de prontidão e utilização de medidas de despistamento em vão, como o lançamento de *schaff* (Contramedida eletrônica para despistamento de radar ou míssil)⁸⁵.

81 Vidigal, 1985, p. 33.

82 Vidigal, 1985, p. 34.

83 Freedman, 2005, v. II, p. 238-239.

84 Freedman, 2005, v. II, p. 254-255.

85 Freedman, 2005, v. II, p. 255.

Desse modo, as detecções radar não geravam mais o mesmo efeito de alerta aos britânicos, deixando-os despreocupados em virtude dos rotineiros falsos alarmes. Os ingleses mantinham duas aeronaves Sea Harrier em Patrulha Aérea de Combate (PAC), mas, nesse dia, elas foram deslocadas para buscar a FT argentina que se estimava a cerca de 120 MN a sudeste, abrindo a janela para o ataque dos Super Etendards⁸⁶.

Outro fator que contribuiu foi o fato de que os ingleses utilizavam um sistema de comunicação por satélite, *SCOT (Satellite Communications Onboard Terminal)*, o qual impossibilitava a detecção por radar das aeronaves atacantes quando o sistema estava em uso. O Sheffield estava transmitindo mensagem por esse sistema no momento do ataque⁸⁷.

Além disso, o HMS Glasgow detectou e alertou a ameaça iminente, porém, como o Hermes não detectou as emissões radar das aeronaves atacantes, as classificou como contatos espúrios. O avaliador da guerra aérea no Hermes considerou que provavelmente o eco detectado pelos navios escoltas seria das duas aeronaves Harriers da PAC retornando⁸⁸. Essa série de erros custou caro aos britânicos, acendendo o alerta de que a Operação Anfíbia poderia ser inviabilizada.

Como vimos no Capítulo 2, um dos requisitos para uma OpAnf é o controle do ar. Tal controle não estava sendo exercido pela FT 317. O Contra Almirante Thompson, Comandante da 3ª brigada britânica, advertiu o Vice Almirante Moore, Comandante das forças terrestres britânicas, sobre o risco de um desembarque sem que se tivessem obtido os controles marítimo e aéreo⁸⁹.

Nesse contexto, os NAe teriam um papel preponderante. Porém o limitado número de aeronave Sea Harrier embarcados era o empecilho. Inicialmente, contando apenas com 20 aeronaves desse tipo nos dois NAe somadas, haveria uma grande dificuldade a se contrapor às aeronaves da Força Aérea Argentina que eram estimadas em 175 com capacidade de combate das quais cerca de 60 teriam alcance nas Ilhas Malvinas⁹⁰.

Desde o início do mês de maio, foram infiltradas tropas de Operações Especiais britânicas nas Ilhas Malvinas, a fim de executar levantamentos das posições, quantitativos e armamentos das tropas argentinas. Essas infiltrações eram

86 Freedman, 2005, v. II, p. 255.

87 Freedman, 2005, v. II, p. 255.

88 Vidigal, 2009, p. 513-514.

89 Freedman, 2005, v. II, p. 366.

90 Freedman, 2005, v. II, p. 63 – 64.

executadas por meio de helicópteros ou botes infláveis. As equipes eram compostas por *Special Boat Service* (SBS) e *Special Air Service* (SAS), grupo de operações especiais dos Fuzileiros Navais e do Exército inglês, respectivamente⁹¹.

Quando o gabinete de guerra teve a possibilidade de acordo negada pela Junta que governava a Argentina, em 19 de maio, o sinal verde para a FT iniciar a OpAnf, na modalidade Assalto Anfíbio, foi dado. Sendo assim, a FT, de posse das informações coletadas pelas tropas SBS e SAS escolheram o local de desembarque como a Baía de San Carlos⁹².

No dia 21 de maio, antes do sol raiar, iniciou o desembarque das tropas britânicas. A fraca oposição demonstrou a total surpresa alcançada. Nessa ocasião, os sistemas de mísseis antiaéreo terrestres Rapiers foram os primeiros a serem desembarcados e instalados pelos britânicos⁹³.

As defesas britânicas contavam como a primeira linha composta por três PAC, cada uma formada por uma dupla de Sea Harriers dos NAe, a primeira localizada ao norte do canal das Malvinas, a segunda sobre a Força de Desembarque e a terceira ao Sul do Canal da Malvinas. Esse dispositivo colocava as PAC posicionadas nos lugares de maior probabilidade de aproximação das aeronaves inimigas⁹⁴.

Nessa ocasião, até a consolidação da cabeça de praia, houve algumas investidas aéreas argentinas, principalmente no final da tarde para dificultar a visualização dos britânicos, pois as aeronaves faziam a aproximação com o sol atrás de si. Ocorreram alguns embates entre aeronaves britânicas e argentinas e entre navios britânicos e as aeronaves argentinas, resultando em perdas de aeronaves dos dois lados⁹⁵.

Como o número de aviões britânicos era limitado – somente aquelas que eram transportadas pelos NAe – suas perdas eram muito significativas, tendo sido necessário reforços de Harrier GR-3, modificados para operar a partir dos NAe ingleses. Esses reforços foram realizados por meio de voos diretamente da Ilha de Ascensão para o HMS Hermes, com duração de aproximadamente nove horas e diversos reabastecimentos no caminho⁹⁶.

91 Vidigal, 1985, p. 50.

92 Vidigal, 1985, p. 51.

93 Vidigal, 1985, p. 53.

94 Vidigal, 2009, p. 516.

95 Vidigal, 1985, p. 59 – 64.

96 Vidigal, 1985, p. 66.

4.4 – DA TOMADA DE SAN CARLOS ATÉ A VITÓRIA BRITÂNICA - 25 DE MAIO À 14 DE JUNHO

Após a consolidação da cabeça de praia, a partir de 25 de maio as tropas estavam prontas para investir rumo a Port Stanley, contudo, ainda permanecia a necessidade da guarda dos navios anfíbios que davam suporte logístico diretamente aos militares em terra. Sendo assim, diariamente eram mantidas as PAC das aeronaves dos NAe ingleses nos dispositivos citados anteriormente.

Com o avançar das tropas terrestres, uma nova demanda surgiu para os Harrier e Sea Harrier embarcados. No início dos deslocamentos, chegaram a ocorrer diariamente missões de interdição, reconhecimento e apoio aéreo, além das PAC mantidas. Por conseguinte, permaneceu a necessidade de reforços de aeronaves vindos de Ascensão.

A força terrestre Britânica, apoiada por fogo naval dos Destroieres e Fragatas, bem como por apoio aéreo das aeronaves embarcadas, especialmente dos NAe, avançou até alcançar finalmente seu objetivo em 14 de junho, a conquista de Port Stanley⁹⁷. Assim, eram concluídas as hostilidades entre Britânicos e Argentinos, com perdas significativas para ambos, mas com muitos aprendizados para os que tem a oportunidade de analisar esse conflito.

4.5 – CONCLUSÃO PARCIAL

O Reino Unido acompanhava a evolução dos acontecimentos envolvendo a Argentina e os arquipélagos de interesse deles. Ainda assim, a informação da possibilidade de um ataque não chegou a tempo suficiente de se preparar uma defesa, restando apenas a alternativa de uma retomada.

Para isso, deveria se realizar uma Operação Anfíbia na sua modalidade mais completa, o assalto anfíbio. Esse tipo de Operação requer planejamento, meios e recursos vultosos, pelo fato de que seu sucesso requer o controle de área marítima e o controle aéreo.

Assim, os NAe tornaram-se imprescindíveis para os planos britânicos, pois, mesmo utilizando a Ilha de Ascensão, não seria possível que operações aéreas

⁹⁷ Vidigal, 1985, p. 78.

fossem mantidas sobre as Malvinas com voos diretos, devido à necessidade de inúmeros reabastecimentos em voo.

De maneira oposta, os argentinos possuíam bases ao sul do país que possibilitavam o emprego de aeronaves da FAA diretamente sobre as Ilhas. Sendo assim, mais uma variável a ser considerada pelos ingleses, e que os obrigava a manter sua FT afastada das Malvinas.

Ainda nesse contexto, os britânicos dispunham quase exclusivamente das aeronaves transportadas pelos NAe, cerca de 20 aeronaves de ataque, para se contrapor a totalidade da FAA argentina. Portanto, a decisão e capacidade britânica de efetuar modificações e empregar as aeronaves Harrier G3 dos NAe foi crucial para o sucesso dessa campanha.

Os bombardeios britânicos ao aeroporto de Port Stanley tiveram um efeito positivo a partir do momento em que desencorajou o uso desse aeroporto e obrigou os argentinos a remanejarem aeronaves para defender suas bases aéreas no continente.

Podemos destacar que, apesar dessa patente desvantagem, os britânicos acabaram relaxando o seu grau de alerta com o decorrer dos dias. Isso muito motivado por parâmetros semelhantes das aeronaves de ataque de ambos os países que gerava falsos alarmes. Disso resultou a falha na defesa do ataque realizado pelos Super Etendards argentinos e no afundamento do HMS Sheffield.

Contudo, o fato de os britânicos terem as aeronaves disponíveis dentro do TO, realizando constantes PAC, permitiu que a maioria dos ataques argentinos fossem frustrados. Além disso, contribuiu com o avanço das tropas após o desembarquem em San Carlos, proporcionando assim a rendição dos argentinos em 14 de junho.

5 – COMPARAÇÃO DO EMPREGO DOS NAE BRITÂNICOS E ARGENTINO

Neste capítulo compararemos o emprego dos NAE do Reino Unido e da Argentina durante a Guerra das Malvinas. Destacaremos as similaridades e singularidades dos empregos, contextualizando no tempo e nas capacidades de cada NAE a luz da DMN.

5.1 – COMPARAÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DOS NAE

Para que se tenha uma boa compreensão das comparações que serão realizadas ao longo deste capítulo, mostraremos uma tabela com as principais características dos NAE:

Tabela 3 – Comparação dos NAE			
	25 de Mayo	HMS Hermes	HMS Invincible
Deslocamento	19.896 TON	28.700 TON	19.810 TON
Tripulação	1.000 homens	1.350 homens	1.000 homens
Velocidade máxima	24 Nós	28 Nós	28 Nós
Armamento	10 canhões 40 mm Bofors 4 Trackers 8 Skyhawk 3 He Alouette 2 He Sea King	2 lançadores quádruplos de MSA Sea Cat. 12 Sea Harrier 18 He Sea King	2 lançadores quádruplos de MSA Sea Dart. 8 Sea Harrier 15 He Sea King
Ano de Construção	1943	1957	1980
Fonte: Vidigal (1985)			

Analisando os dados da tabela acima, percebemos algumas vantagens dos NAE britânicos em relação ao 25 de Mayo. Ambos eram mais novos, possuíam maior velocidade máxima – característica que facilita lançamento de aeronaves com carga plena⁹⁸ – maior capacidade de transporte de aeronaves; e armamento antiaéreo, MSA – o que permitia uma defesa antiaérea mais efetiva.

⁹⁸ Mayorga, 1998, p. 150-151.

Contudo, o principal armamento de um NAe são suas aeronaves. Os argentinos possuíam os modernos A-4Q Skyhawk e os Super Étendards franceses com os eficientes mísseis AM 39 Exocet, os quais, poderiam ter sido empregados a partir do 25 de Mayo, caso alguns reparos tivessem sido realizados previamente, principalmente no sistema de catapulta do NAe. Essa possibilidade levou os britânicos a agirem com maior cautela em relação às capacidades argentinas⁹⁹.

Ainda assim, a realidade se impôs. A avançada idade do 25 de Mayo exigia um grau de manutenção elevado e custoso, preço que os argentinos não se dispuseram a pagar, ou pelo menos, não antes de decidirem se engajar em um conflito. Essa negligência fez com que o NAe argentino tivesse limitação de velocidade e potência insuficiente na catapulta, impossibilitando o emprego das aeronaves de Asa Fixa com suas plenas capacidades, principalmente em condições desfavoráveis de vento.

Dessa forma, precisamos comparar as aeronaves transportadas pelos NAe. Todavia, nos fixaremos apenas naquelas de Asa Fixa de ataque porque as aeronaves de Asa Rotativa são as mesmas entre os beligerantes. Além disso, os britânicos não utilizaram Aeronaves de Asa Fixa antissubmarino e as Operações de Esclarecimento aéreo eram feitas com o emprego de aeronaves baseadas em terra ou pelas próprias aeronaves de ataque Sea Harrier britânicas.

Para essa comparação, nos valeremos de uma tabela novamente:

Tabela 4 – Comparação das aeronaves de ataque embarcadas nos NAe				
Aeronave	Tipo	Velocidade Máx (nós)	Armamento	Alcance Máx (MN)
A-4Q Skyhawk	Ataque embarcado	646	1 fuselagem (3.500 lb), 2 asas (2.250 lb), 2 canhões 20 mm	2.000
Super Étendar d ¹⁰⁰	Ataque embarcado	745	1 fuselagem (551,16 lb), 4 asas (881,85 lb), 2 canhões DEFA de 30 mm	350 (com Exocet)
Sea Harrier	Ataque, interceptação e reconhecimento	640 (cruzeiro), 866,8 (mergulho)	1 fuselagem (551 lb), 4 asas (881 lb), 2 canhões ADEN de 30 mm	~1.200

⁹⁹ Freendman, 2005, v. II, p. 222.

¹⁰⁰ Os Super Étendards não foram empregados a partir no NAe 25 de Mayo durante a Guerra das Malvinas.

Tabela 4 – Comparação das aeronaves de ataque embarcadas nos NAe				
Harrier GR.3	Ataque ao solo e reconhecimento	640 (cruzeiro), 866,8 (mergulho)	1 fuselagem (551 lb), 4 asas (881 lb), 2 canhões ADEN de 30 mm	~1.200
Fonte: Vidigal (1985)				

Com isso podemos notar que, de maneira geral, as capacidades das aeronaves de Asa Fixa eram equivalentes, contudo, os sistemas embarcados nos Sea Harriers, Harriers e Super Étendards eram mais modernos e possibilitavam melhor emprego durante suas ações.

5.2 – PRÉ-CONFLITO E MOBILIZAÇÃO – 28 DE MARÇO A 3 DE ABRIL

Nesse período tivemos especificamente a Operação Rosário, na qual o NAe 25 de Mayo foi a unidade de maior valor da FT-20 argentina. Devido a surpresa aliada com a distância, os argentinos conseguiram realizar essa Operação com sucesso e pouca resistência britânica. Dessa forma, o emprego principal do 25 de Mayo foi nas Operações de Esclarecimento por meio das aeronaves S-2E Tracker e ficar pronto para se contrapor a forças de outros países que pudessem interferir na missão da FT-40¹⁰¹.

Os britânicos, por sua vez, apesar das informações de inteligência do dia 31 de março que davam conta da possibilidade de uma OpAnf argentina em Port Stanley, não possuíam Fator de Tempo e Distância (FTD) suficiente para dissuadir ou impedir tal ação argentina. Restava então iniciar o planejamento e a preparação da maior FT possível de se reunir pelo Reino Unido, a fim de retomar o controle das ilhas. Nesse contexto, o Hermes e o Invincible eram duas peças fundamentais para a contraofensiva britânica¹⁰².

Ainda no dia 1º de abril, os britânicos enviaram o submarino HMS Splendid para o Atlântico Sul e conseguiram dos norte-americanos autorização para a utilização da ilha de Ascensão como base avançada¹⁰³. Essa concessão permitiu que a FT 317 se reorganizasse na ilha e recebesse material logístico enviado por aeronaves de transporte diretamente da Europa. Serviu também como base de

¹⁰¹ Mayorga, 1998, p.62.

¹⁰² Freedman, 2005, v. II, p. 2.

¹⁰³ Vidigal, 2009, p.503.

lançamento dos bombardeiros Vulcan para a Operação Black Buck e dos Harriers G3 que recompuseram o GAE dos NAe britânicos ao longo do conflito¹⁰⁴.

5.3 – PREPARATIVOS PARA O CONFLITO – 5 DE ABRIL A 1º DE MAIO

Após a conquista das Ilhas, os argentinos regressaram para Puerto Belgrano a fim de reabastecer seus meios. Além disso, havia o receio de ataques dos submarinos nucleares britânicos¹⁰⁵. Entre os argentinos ainda restava a expectativa de que os britânicos poderiam considerar os custos de uma operação de retomada das ilhas inaceitável.

A determinação britânica de retomar as ilhas foi expressa pela Primeira Ministra, Margaret Thatcher¹⁰⁶. Sendo assim, a partir de 5 de abril, os primeiros navios britânicos começaram seu deslocamento rumo a Ilha de Ascensão, incluindo o Hermes e o Invincible¹⁰⁷, chegando a partir do dia 12, realizando reabastecimento, reorganizando o material para a OpAnf e realizando treinamentos em seguida¹⁰⁸.

Durante o deslocamento da FT 317 com a parada logística em Ascensão, os argentinos organizaram a FT 79 e iniciaram um período de treinamentos antissubmarinos e de tiro. A Força Aérea Argentina também realizou exercícios com a FT 79, aproveitando-se do fato de que os argentinos utilizavam os CT classe 42, os mesmos utilizados pelos britânicos. Com isso, aprimoraram a tática de aproximação o mais rasante possível a fim de evitar a detecção pelos radares dos navios¹⁰⁹.

Em 12 de abril, entrava em vigor a ZET em torno das Malvinas. Foi o dia em que o primeiro submarino nuclear britânico, HMS Conqueror, chegou nessa zona. Consequentemente, os argentinos passaram a adotar Operações Antissubmarino intensivamente¹¹⁰. Os helicópteros Sea King do 25 de Mayo participaram ativamente nesse tipo de operação¹¹¹.

104 Vidigal, 1985, p. 17.

105 Lombardo, 1989, p. 86.

106 Vidigal, 2009, p.503.

107 Vidigal, 1985, p. 15.

108 Vidigal, 1985, p. 18.

109 Vidigal, 1985, p. 20.

110 Vidigal, 1985, p. 16

111 GIORDANI. *Falklands/Malvinas: operações dos Sea King*. Cavok Brasil, 19 out. 2018. Disponível em: <https://www.cavok.com.br/falklandsmalvinas-operacoes-dos-sea-king>. Acesso em: 26 jul. 2025.

Os Argentinos, a partir do dia 20 de abril, mantiveram-se fora da ZET e em águas de baixa profundidade, o que reduzia a vantagem dos submarinos nucleares britânicos¹¹². Nesse período eram mantidos voos de reconhecimento pelas aeronaves Tracker, gerando grande esforço por parte de suas equipes de manutenção embarcadas no NAe¹¹³.

5.4 – INÍCIO DOS CONFRONTOS – 25 DE ABRIL A 1º DE MAIO

Após a retomada da ilha Geórgia do Sul pelos britânicos em 25 de abril, os argentinos passaram a aguardar o Assalto Anfíbio dos britânicos às Ilhas Malvinas. Essa seria a ocasião em que a FT 317 estaria mais vulnerável a um ataque em massa da FT 79 argentina¹¹⁴.

Finalmente, em 1º de maio, é iniciada a Operação Black Buck britânica, com bombardeio da pista de Port Stanley pelas aeronaves Vulcan e de alvos secundários pelos Sea Harrier embarcados no Hermes e Invincible. Essa ação gerou nos argentinos a impressão do início do Assalto Anfíbio britânico, oportunidade esperada para a realização do ataque.

Sendo assim, o Almirante Allara, decidiu investir rumo a leste com o emprego das aeronaves Tracker do 25 de Mayo para fazer o esclarecimento. Um contato grande e seis médios foram detectados pelas aeronaves. Os GT 79.1, 79.2 e 79.4 se prepararam para uma Operação de Ataque. Todavia, a limitação de velocidade dos meios argentinos não possibilitou que se aproximassem o suficiente para lançar os A-4Q Skyhawk, principalmente por conta de uma calmaria ocorrida que impedia o lançamento das aeronaves com plena carga¹¹⁵.

Essa teria sido a única interação entre os NAe britânicos e o argentino. Contudo, caso tivesse ocorrido, poderia ter gerado efeitos decisivos no conflito. Sendo assim, analisaremos brevemente essa possibilidade e suas consequências para o mesmo.

Primeiramente, imaginemos que o ARA 25 de Mayo tivesse efetuado um ataque com sucesso sobre seus alvos, destruindo ou neutralizando ao menos um

112 Lombardo, 1989, p. 86.

113 Mayorga, 1998, p. 151.

114 Lombardo, 1989, p. 86.

115 Vidigal, 1985, p. 28-29.

dos NAe britânicos. Isso representaria o fim da possibilidade de manter superioridade aérea local, tendo em vista que a capacidade de transporte de aeronaves de ataque ficaria reduzida a quase metade ou completamente.

Ocorreria impacto diretamente sobre as OpAnf britânicas, como o Contra Almirante Thompson advertiu o Vice Almirante Moore, britânicos, sobre o risco de um desembarque sem se obter o controle do mar e do ar¹¹⁶. Essa advertência corrobora com a DMN brasileira que preconiza que para uma OpAnf é preciso se obter o controle do ar¹¹⁷. Sem o assalto anfíbio, o máximo que os britânicos poderiam realizar seria tentar negar o uso do mar por meio de seus submarinos nucleares, porém, deixando o caminho livre para a FAA atuar.

Na situação oposta, ou seja, no caso de os britânicos terem realizado uma boa defesa contra o ataque inicial argentino e lançado uma contraofensiva capaz de destruir ou neutralizar o 25 de Mayo, concluímos que as maiores perdas seriam das aeronaves embarcadas no NAe

Isso é embasado no fato de que, após o afundamento do ARA Belgrano, o 25 de Mayo deixou de ser empregado e suas aeronaves passaram a atuar a partir das bases argentinas no continente¹¹⁸. Sendo assim, entre os dois beligerantes, os britânicos eram os que tinham a maior dependência de seus dois NAe, simultaneamente.

O Almirante Woodward, Comandante da Força Tarefa Britânica no Atlântico Sul, afirmou que os argentinos falharam em compreender que se tivessem atingido o Hermes, os britânicos estariam acabados. Acrescentou ainda que qualquer dano mais relevante provocado por incêndio, mina ou outra explosão em qualquer dos NAe britânicos, seria certamente fatal para a operação¹¹⁹.

116 Freedman, 2005, v. II, p. 366.

117 Brasil. Marinha do Brasil, 2017, p. 37.

118 Vidigal, 1985, p. 30-31.

119 WOODWARD, citado por VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul: A Luta pela Posse do Arquipélago das Falklands/Malvinas. In: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Orgs.). Guerra no Mar: Batalhas e Campanhas Navais que Mudaram a História. Rio de Janeiro: Record, 2009, p. 526. (*apud*).

5.5 - AFUNDAMENTO DO ARA BELGRANO E RECUO ARGENTINO – 2 À 3 DE MAIO

Apesar de nosso foco permanecer na atuação dos NAe, devemos mencionar o afundamento do Belgrano, pois, após esse fato, os argentinos, temendo perder mais pessoal e meios, optou por recuar o NAe 25 de Mayo, encerrando a participação deste no conflito. Apesar disso, a ameaça aérea permanecia sobre a FT 317, embora com raio de ação limitado.

O ARA Belgrano era um navio antigo e com baixa capacidade antissubmarino. O seu GT foi posicionado ao sul das ilhas Malvinas e recebeu instruções para fazer pequenas incursões na ZET, a fim de provocar os britânicos a fazer algum movimento que pudesse denunciar sua posição ou abrir brecha para um ataque. Contudo, os britânicos já o haviam detectado desde o dia 29 de abril¹²⁰.

Como o Belgrano permanecia a maior parte do tempo fora da ZET, o submarino Conqueror solicitou autorização para Londres para executar o ataque. A autorização ocorreu em 2 de maio. O ataque foi realizado com sucesso e ocasionou o afundamento do Navio¹²¹. Como vimos, esse evento contribuiu para o fim da atuação do 25 de Mayo no conflito.

5.6 – FASE FINAL: OPERAÇÃO ANFÍBIA E PROJEÇÃO AÉREA – 4 DE MAIO À 14 DE JUNHO

Nessa última fase, apesar de extinta a ameaça do Belgrano e possivelmente do 25 de Mayo, ainda havia a FAA, em virtude das Ilhas Malvinas estarem mais próximas do continente e, conseqüentemente, das bases aéreas argentinas do sul. Desta forma, os Sea Harrier e Harrier permaneciam em PAC a fim de se contrapor a um possível ataque aéreo argentino.

No dia 4 de maio, os argentinos realizaram o ataque com os Super Étendards armados com o míssil Exocet. Tal ataque resultou posteriormente no afundamento no HMS Sheffield¹²². Esse episódio trouxe a percepção britânica que a OpAnf poderia estar ameaçada¹²³. Como efeito, foram feitas adaptações nas aeronaves Harrier da RAF para permitir que as mesmas pudessem ser empregadas a partir dos NAe¹²⁴

¹²⁰ Freedman, 2005, v. II, p. 232.

¹²¹ Vidigal, 1985, p. 30

¹²² Freedman, 2005, v. II, p. 254-255.

¹²³ Freedman, 2005, v. II, p. 366.

¹²⁴ Freedman, 2005, v. II, p. 373.

As aeronaves Harrier foram desdobradas a partir da Ilha de Ascensão em voo direto, com reabastecimento em voo, até os NAe¹²⁵. Essa foi a solução britânica para manter um número adequado de aviões de ataque, devido algumas perdas de Sea Harrier durante os confrontos na fase de desembarque e posteriormente quando deram apoio aéreo para as tropas em terra¹²⁶. Essa atuação de apoio aéreo com aeronaves dos NAe Invincible e Hermes permaneceu até a retomada das ilhas Malvinas.

5.7 - COMPARATIVO DOS EMPREGOS AO LONGO DO CONFLITO

A tabela a seguir demonstra o emprego dos NAe de ambos os beligerantes ao longo do conflito à luz das operações e ações de guerra aval previstas na DMN:

Tabela 5 – Emprego dos NAe ao longo do conflito		
Período	ARA 25 de Mayo	HMS Hermes / HMS Invincible
28 mar – 3 abr (Pré-conflito / Op. Rosário)	Esclarecimento e Apoio a OpAnf. Empregado ativamente. Realizou missões de esclarecimento com aeronaves Tracker para apoio à Operação Rosário.	Não houve operações. Estavam em fase de planejamento estratégico e mobilização logística inicial.
5 abr – 1 mai (Mobilização e Preparativos)	Antissubmarino. Treinamentos da FT-79 e operações com Sea King. Esclarecimento. Tracker, realizando voos regulares	Preparativos para Operações Aéreas e Apoio as OpAnf. Deslocamento à Ilha de Ascensão, organização do GAE e treinamentos embarcados.
25 abr – 1 mai (Início dos confrontos / Black Buck)	Esclarecimento. Realizou missão com Tracker, detectando contatos britânicos. Ataque (tentativa frustrada). Incapacidade técnica impediu o lançamento de A-4Q em ataque.	Ataque. Bombardeio aéreo com Sea Harrier embarcado. Esclarecimento. Reconhecimento aéreo de alvos secundários antes da Op. Anfíbia.
2 – 3 mai (Afundamento do Belgrano e recuo argentino)	Encerramento das ações. Após o afundamento do ARA Belgrano, o NAe foi retirado da zona de operações, encerrando sua atuação no conflito.	Esclarecimento. Manutenção da projeção de poder com Sea Harrier e início da supremacia britânica no mar.

125 Vidigal, 1985, p. 66.

126 Freedman, 2005, v. II, p. 373.

Tabela 5 – Emprego dos NAe ao longo do conflito

4 mai – 14 jun (Fase final / Op. Anfíbia e retomada)	Não participou. Aeronaves de asa fixa argentinas do NAe passaram a operar de bases terrestres.	Ataque. Apoio direto ao desembarque e às tropas. OpAnf. Projeção de poder por meio das aeronaves embarcadas. Esclarecimento. PAC e cobertura aérea contínua durante todo o avanço terrestre.
Fonte: o autor (2025).		

6 – CONCLUSÃO

Tendo percorrido todo o conflito das Malvinas, apresentamos o resultado das análises sobre o emprego dos NAe ARA 25 de Mayo, HMS Hermes e HMS Invincible e apontar as similaridades e singularidades dos seus empregos, bem como a efetividade de sua atuação no Teatro de Operações Marítimo (TOM).

Para tanto, verificamos o passo a passo da atuação de cada NAe, as principais operações nas quais atuaram e a efetividade desse emprego. Fizemos, além disso uma breve avaliação dos possíveis desfechos do conflito caso um confronto direto desses meios tivesse ocorrido. Portanto chegamos às conclusões que apresentaremos em frente.

Como principais similaridades nos empregos desses navios podemos destacar as Operações de Esclarecimento do TOM, como o 25 de Mayo na Operação Rosário e durante a atuação no GT 79.1; e dos NAe HMS Hermes e Invincible durante a fase de deslocamento da Ilha de Ascensão e até o final do conflito; e as Operações Antissubmarino que ocorreram praticamente durante todo a guerra em virtude de ambos os países possuírem submarinos em operação.

As singularidades se destacam nas Operações de Ataque realizadas pelos britânicos em alvos sobre terra, como durante a Operação Black Buck e no apoio ao avanço da ForDBQ britânica sobre as Ilhas Malvinas. Além disso apoiaram diretamente a OpAnf durante a fase de desembarque em San Carlos.

O 25 de Mayo, apesar de ter contribuído com a fase de desembarque da Operação Rosário, não vislumbramos como uma participação tão direta e decisiva quanto a dos NAe britânicos. Ressaltamos também o ataque frustrado devido às condições climáticas adversas e às limitações de velocidade do NAe 25 de Mayo. Além disso, o afundamento do Cruzador Belgrano encerrou antecipadamente a atuação desse meio no conflito.

Dessa forma, com base em tudo o que foi visto, somos capazes de apresentar um panorama das ações conduzidas nesse conflito, demonstrar o desempenho dos NAe e refletir sobre as vantagens do emprego desses meios na MB.

O NAe 25 de Mayo foi relevante na campanha argentina, primeiramente pelo perigo potencial que representava a FT 317. Devido à incerteza das informações a respeito dele, os britânicos optaram por considerar a pior situação – 25 de Mayo em

plena operação, com capacidade de lançar aeronaves Super Etendards armadas com o AM-39 Exocet.

Adicionalmente, as aeronaves Tracker poderiam fazer busca radar a uma distância de até 500 MN do 25 de Mayo – ampliando significativamente a consciência situacional no TO – e direcionar outras aeronaves para realizar ataques aos meios britânicos. Essas possibilidades foram estudadas e consideradas no planejamento dos britânicos.

Quanto aos NAe britânicos, estavam em bom estado operacional e transportavam os modernos Sea Harrier – que tinham capacidade de decolagem curta e pouso vertical. Eram equipados com radares modernos, notadamente o Invincible, o que lhes dava maior possibilidade de manter uma boa compilação do TO. Além disso, juntos tinham o dobro da capacidade de transporte de aeronaves do 25 de Mayo, o que era significativo mesmo diante da ameaça apresentada pelas aeronaves da FAA.

Os britânicos obtiveram o controle do ar, condição necessária para a OpAnf. Para isso, precisaram adaptar as aeronaves Harrier G3 para permitir que operassem a partir dos NAe. Eles foram empregados a fim de recompletar o número de aeronaves, substituindo os Sea Harriers perdidos durante o conflito.

Desta forma, podemos afirmar que os NAe, tanto argentino quanto britânicos foram empregados de acordo com a DMN durante o conflito. Contudo, o conflito ocorreu em 1982 e a atual DMN foi homologada em 2017. Face esta constatação, podemos afirmar que a DMN pode estar ultrapassada?

A resposta é não, apesar do tempo decorrido entre a Guerra das Malvinas e o presente, os NAe permanecem sendo os meios navais essenciais para a projeção de poder. Notadamente, para uma OpAnf, o controle aéreo é crucial, apenas podendo ser fornecido a partir de um NAe, quando em território afastado das bases aéreas do país atacante, como era o caso dos britânicos.

A DMN prevê a Operação de Defesa de Ilhas e Arquipélagos Oceânicos. Dentre as tarefas principais desse tipo de Operação está o controle do espaço aéreo que, em caso de ilhas afastadas de bases só é possível alcançar a partir de um NAe. Logo, manter um NAe e uma Força Aeronaval capacitada a operar a partir do mesmo é condição necessária para o cumprimento dessa tarefa.

Apesar das novas tecnologias, especialmente aplicadas a área de defesa, ainda não foram desenvolvidos meios navais ou aeronavais que possam substituir

as capacidades de um NAe. Em que pese o custo elevado da construção e manutenção de um navio desses, pudemos perceber o custo maior que gerou aos argentinos a sua ausência.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Antônio Luiz Porto de. Batalha de Tsushima: Surge uma Nova Potência. *In*: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Orgs.). **Guerra no Mar: Batalhas e Campanhas Navais que Mudaram a História**. Rio de Janeiro: Record, 2009. p. 327-356.

ARGENTINA. **Ley nº 23.554, de 13 de abril de 1988**. Estabelece as bases jurídicas, orgânicas e funcionais da Defesa Nacional. Disponível em: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/20988/texact.htm>. Acesso em: 26 abr. 2025.

BARBOSA, Willians Carlos. A Batalha Naval de Midway. *In*: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Orgs.). **Guerra no Mar: Batalhas e Campanhas Navais que Mudaram a História**. Rio de Janeiro: Record, 2009. p. 415-459.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 26 abr. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 849, de 25 de junho de 1993**. Promulga os Protocolos I e II de 1977, adicionais às Convenções de Genebra de 1949. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 28 jun. 1993. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0849.htm. Acesso em: 26 abr. 2025.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **Doutrina Militar Naval (DMN)**. Brasília: Marinha do Brasil, 2017.

FREEDMAN, Sir Lawrence. **The Official History of the Falklands Campaign: War and Diplomacy**. v. II. London: Taylor & Francis e-Library, 2005.

GIORDANI. **Falklands/Malvinas: operações dos Sea King**. Cavok Brasil, 19 out. 2018. Disponível em: <https://www.cavok.com.br/falklandsmalvinas-operacoes-dos-sea-king>. Acesso em: 26 jul. 2025.

LOMBARDO, Juan J. **Malvinas: errores, anécdotas y reflexões**. Buenos Aires: [s.n.], 1989. 157 p.

MAYORGA, Horacio A. **No vencidos**. São Paulo: Planeta, 1998. 525 p.

NAVYPEDIA. **INVINCIBLE support carriers (1980–1985)**. Disponível em: https://www.navypedia.org/ships/uk/brit_cv_invincible.htm. Acesso em: 4 jul. 2025.

SHIPS, SUBMARINES & NAVAL AIR POWER – SSNAP. **HMS Hermes R12**.

Disponível em: <http://www.ssnapsig.com/hms-hermes-r12.html>. Acesso em: 25 jun. 2025.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. A Batalha do Atlântico: a luta pelo domínio dos mares durante a Segunda Guerra Mundial. *In*: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de, (orgs.). **Guerra no mar**. Rio de Janeiro: Rio de Janeiro: Record, 2009 p. 383–414.

UNITED KINGDOM. **Defence White Paper 1981**. London: Her Majesty's Stationery Office, 1981. Disponível em: <https://archive.margaretthatcher.org/doc02/991284B4011C44C9AEB423DA04A7D54B.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2025.

UNITED KINGDOM. **Ministry of Defence**. Disponível em: <https://www.gov.uk/government/organisations/ministry-of-defence>. Acesso em: 26 abr. 2025.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. **Conflito no Atlântico Sul**. 1. ed. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 1985.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Conflito no Atlântico Sul: A Luta pela Posse do Arquipélago das Falklands/Malvinas. *In*: VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Orgs.). **Guerra no Mar: Batalhas e Campanhas Navais que Mudaram a História**. Rio de Janeiro: Record, 2009. p. 495–532.