

O HARRIER XZ997 E AS OPERAÇÕES NAS FALKLANDS/MALVINAS

Por Cristiano Oliveira Leal*



O Hawker Siddeley Gr.3 serial XZ997 em Cosford (Foto: Steve Procter/JetPhotos).

Primeira aeronave operacional com capacidade de decolagem e pouso verticais, o Harrier se tornou uma das mais famosas aeronaves britânicas, e sua operação na Guerra das Falklands/Malvinas o consolidou como um projeto bem sucedido. Aqui, a história do Harrier Gr.3 serial XZ997, o Harrier da RAF com maior número de missões naquele teatro de operações, hoje exposta no RAF Museum de Hendon, Londres.

AS ORIGENS DO HARRIER XZ997

O Harrier é a aeronave britânica mais icônica da segunda metade do século XX, não só devido a sua pioneira capacidade de vetorização de empuxo que lhe permite pousos e decolagens curtas e verticais, mas pela importância que adquiriu dentro da doutrina de desdobramento estratégico da RAF (*Royal Air Force*, Real Força Aérea Britânica) depois da experiência da guerra das Falklands/Malvinas.

O modelo Gr.3 foi a segunda versão do Harrier para a RAF e suas principais diferenças em relação ao Gr.1 eram o motor Pegasus 11 MK 103, a instalação de um sistema de navegação inercial, de um radar de alerta traseiro (RWR, *Radar Warning Receiver*) e um detector de alvo e alcance a laser (LRMTS, *Laser Ranger and Marked Target Seeker*) no nariz, que deu à essa versão seu característico bico proeminente. As aeronaves Gr.1 em operação foram convertidas ao padrão Gr.3.

O Gr.3 equipou os três esquadrões operacionais de Harrier, mais a Unidade de Conversão Operacional (OCU, *Operational Conversion Unit*) Nº 233. Destes, dois (o Nº 3 e Nº 4) ficavam permanentemente na base de Gütersloh, na então Alemanha Ocidental, como parte dos efetivos da OTAN. Na eventualidade de uma invasão soviética, os Harriers seriam utilizados a partir de Bases de Operações Avançadas (FOB, *Forward Operating Base*) dispersas pela área de operações, em missões de apoio aéreo aproximado contra as tropas e colunas blindadas soviéticas.



IMAGEM 01: Harrier Gr.3 do Nº 3 Squadron em uma base de operações avançadas na Alemanha (Foto: Imperial War Museum).

O Harrier Gr.3 XZ997 fazia parte de um lote de 24 Harriers Gr.3 novos, encomendados em 1978, cujos números de série iam de XZ963 a XZ999 e foram construídos na fábrica da British Aerospace em Dunsfold. Realizou seu primeiro voo em 21 de janeiro de 1982, sendo entregue à RAF no dia 11 de fevereiro e incorporado ao Nº 4 Squadron no dia 12.

O HARRIER VAI À GUERRA

Após a invasão das Ilhas Malvinas pelos argentinos, em 2 de abril de 1982, tiveram início os preparativos da Operação Corporate, que consistia na formação de uma força-tarefa naval para retomar as ilhas. O Sea Harrier da Marinha Real (RN, *Royal Navy*), versão de caça embarcado do Harrier, seria a principal aeronave de combate da força. Porém, apesar do primeiro Sea Harrier ter sido entregue em 1979, não havia quantidade suficiente para completar os esquadrões.

O sucesso da operação dependia da obtenção da supremacia aérea por parte dos britânicos, além das funções de reconhecimento e ataque aéreos. Além disso, havia dúvidas sobre o desempenho do Sea Harrier, subsônico, em combate aéreo contra

as aeronaves supersônicas argentinas. Por essas razões os britânicos estimavam a perda de uma aeronave por dia, sendo imperativo complementar os esquadrões de Sea Harrier da RN.

A solução encontrada foi o acionamento dos esquadrões de Harrier da RAF, com o No. 1 Squadron, o único baseado na Grã Bretanha, selecionado para se juntar à força tarefa. Porém, a versão Gr.3 também era nova, com poucas unidades entregues aos esquadrões, e quase não havia pilotos de Harrier com experiência em caça, a nova função atribuída aos Gr.3 para auxiliar os Sea Harrier na proteção da frota. Foi necessário transferir aeronaves e pilotos dos outros esquadrões de Harriers da RAF para formar o contingente que seria enviado ao teatro de operações.

Por causa disso, em 16 de abril de 1982, o XZ997 foi transferido para o No. 1 Squadron, voando de Gütersloh, Alemanha até a base de Wittering, Inglaterra. Ao ser transferido foi recodificado com o número “31” em vermelho na cauda e em amarelo na roda da forquilha da asa. Também foi pintado em preto o nome do piloto, Flt Lt¹ M. Caughey abaixo do canopi a estibordo; mas não recebeu o símbolo do esquadrão no nariz. Essas marcações tornaram possível a identificação do XZ997 em fotografias da guerra, ao examinar os detalhes em cópias de alta resolução.

PREPARAÇÃO E EMBARQUE

A preparação das tripulações e aeronaves foi um desafio imenso e intenso. Os pilotos selecionados foram enviados à base da aviação naval de Yeovilton, em Somerset, para treinar decolagens com a rampa *ski jump* e pouso em porta aviões, além de treinamento de combate aéreo envolvendo aeronaves francesas Mirage e Super Étendard, semelhantes às argentinas. O XZ997 foi um dos Gr.3 utilizados nos treinos, realizando seus “saltos” na *ski jump* entre os dias 19 e 22 de abril.

Os engenheiros trabalhavam freneticamente num programa de modificações para os Gr.3, envolvendo sensores, armas e estrutura. Foi desenvolvido o FINRAE (*Ferranti Inertial Rapid Alignment Equipment*), que tornava possível a calibragem do sistema de navegação inercial do Harrier no instável *deck* de um porta-aviões; e seriam instalados um novo RWR, um transponder banda I compatível com a marinha e dispensadores de *chaff* ALE-40.

Como os Gr.3 deveriam auxiliar os caças da RN na defesa aérea, a instalação de mísseis ar-ar Sidewinder foi prioridade, juntamente com a substituição do casulo de foguetes MATRA 155 da RAF pelos da marinha, por motivos de padronização. Outras armas, oriundas dos paióis da Força Aérea dos Estados Unidos na Inglaterra, foram sendo testadas e homologadas às pressas para uso nos Harrier, como as bombas guiadas a laser (LGB, *Laser Guided Bomb*) Paveway, o AIM-9L Sidewinder, mais moderno que o modelo G utilizado pela RAF; e os mísseis antirradiação AGM-45 Shrike.

¹ *Flight Lieutenant, Tenente de Voo.*

Porém, somente as aeronaves de reserva receberam todas essas modificações. Os seis primeiros Gr.3 embarcados no HMS *Hermes*, incluindo o XZ997, não receberam o RWR e a capacidade de lançamento dos mísseis Shrike, e a capacidade de lançamento das LGB Paveway não estava disponível para todas as aeronaves, sendo o XZ997 uma das únicas.

Estruturalmente, os Gr.3 passariam por um processo de “navalização” para adaptá-los à operação em porta-aviões. Primeiramente foram incorporados anéis de amarração para prendê-los ao oscilante *deck* do navio, seguidos por furos de drenagem para o escoamento de água salgada e a vedação de painéis de acesso.

Após o término do treinamento em Yeovilton, o XZ997 retornou à base do Nº 1 Squadron em Wittering, de onde partiu dia 2 de maio às 10h15 para St. Mawgan, em Cornwall juntamente com outros quatro Harriers.

No dia 4, o XZ997 juntamente com os outros quatro Harriers Gr.3 partiram de St. Mawgan em um voo sem escalas até o aeroporto de Wideawake na Ilha de Ascensão, a pouco mais de 7.400 km de distância. As aeronaves carregavam dois tanques de travessia de 330 galões (1.500 litros) e foram reabastecidas em voo por aeronaves-tanque Victor, chegando a Wideawake às 18h30min, após nove horas e 15 minutos de voo.



IMAGEM 02: Harriers Gr.3 do Nº 1 sendo reabastecidos por um Victor a caminho da Ilha de Ascensão (Foto: autor não identificado).

Inicialmente, a força de Harriers Gr.3 disponível era de dez aeronaves. Destas, seis (XV789, XZ963, XZ972, XZ988, XZ989 e XZ997) formaram o destacamento inicial, que foram embarcadas no *Atlantic Conveyor* para serem transferidas para o HMS *Hermes*, enquanto as outras quatro permaneceram em Ascensão como reserva, enquanto recebiam as modificações.

Posteriormente os quatro Gr.3 de reserva (XV778, XW919, XZ133 e XZ992) foram enviados para o HMS *Hermes* por via aérea (XV778 e XZ133 em 1º de junho; e XW919 e XZ992 em 8 de junho), com tanques auxiliares de 330 galões e suporte dos aviões-tanque Victor, para substituir as perdas do esquadrão; sendo enviados mais quatro Gr.3 para Ascensão para substituí-los como reservas, mas esses últimos não participaram dos combates.

O primeiro destacamento de pilotos era todo do Nº 1 Squadron, composto pelo comandante, Wg Cdr² major Peter Squire, os Sqn Ldr³ (S/L) capitães Bob Iveson, Peter Harris e Jerry Pook; e os Flt Lt Jeff Glover, John Rochford, Mark Hare e Tony Harper. Além terem aguentado o peso das operações dos Gr.3 da RAF ao longo da guerra, eles ajudaram a reescrever a doutrina britânica de emprego dos Harriers.



IMAGEM 03: O primeiro destacamento de pilotos de Gr.3 da RAF enviados às Falklands/Malvinas a bordo do Atlantic Conveyor. Da esquerda para direita: Sqn Ldr Peter Harris, Flt Lt Jeffrey Glover, Flt Lt Mark Hare, Flt Lt John Rochford, Sqn Ldr Jerry Pook; o comandante Wg Cdr Peter Squire; Sqn Ldr Bob Iveson e, sentado, Flt Lt Tony Harper (Foto: AVIÕES DE GUERRA. Os Harrier da RAF. São Paulo: Nova Cultural, 1985. Vol. 2. p. 398).

No dia 6 de maio de 1982 o XZ997 foi embarcado no navio de transporte *Atlantic Conveyor* juntamente com os outros cinco Gr.3 do primeiro destacamento. A bordo do navio, os Gr.3 receberam as modificações estruturais descritas anteriormente e foram cobertos com plástico “Driclad” para proteger as aeronaves dos elementos durante a viagem.

² Wing Commander, Comandante de Ala.

³ Squadron Leader, Líder de Esquadrão.



IMAGEM 04: Os Harriers Gr.3 do primeiro destacamento a bordo do Atlantic Conveyor sendo preparados para a viagem de encontro com a Força Tarefa (Foto: Think Defence).

O XZ997 EM AÇÃO

No dia 18 de maio o *Atlantic Conveyor* se encontrou com a força-tarefa, tendo início a transferência dos Harriers e Sea Harriers para os porta-aviões HMS *Hermes* e HMS *Invincible*, com o Nº 1 terminando sua transferência para o *Hermes* no dia 20. Ainda no primeiro dia, o XZ997 e outros três Harriers foram transferidos e iniciaram os voos de reconhecimento e ambientação.

Ainda no dia 18, o XZ997, pilotado pelo S/L Jerry Pook, saiu para seu primeiro voo de reconhecimento, mas uma falha no gerador elétrico obrigou a aeronave a retornar ao *Hermes*, onde realizou seu primeiro pouso vertical no convés de um porta-aviões, apesar da instabilidade decorrente da pane elétrica.

Dia 21 de maio teve início ao desembarque britânico em San Carlos, e o XZ997 foi lançado do *Hermes* às 11h56min, pilotado por S/L Bob Iveson. Mas novamente a missão foi abortada por problemas na aeronave, retornando ao *Hermes* às 12h12min.

Naquela manhã o Harrier XZ972 pilotado pelo Flt Lt Glover, o mais jovem dos pilotos de GR.3, não retornou de sua primeira missão sobre Port Howard. Esse fato teve grande impacto sobre o esquadrão. Ao longo do dia, somente algumas poucas informações desconstruídas sobre o que teria acontecido com Glover foram repassadas, aumentando o desgaste emocional dos pilotos da RAF.



IMAGEM 05: Os Gr.3 a bordo do Hermes (Foto: Imperial War Museum).

O que eles não sabiam é que Glover havia sido derrubado por um míssil Blowpipe e ejetou. No entanto ele ficou seriamente ferido na ejeção, sendo resgatado por soldados argentinos e feito prisioneiro. Posteriormente foi transferido para o hospital aeronáutico de Comodoro Rivadavia, na Argentina, para tratar seus ferimentos e solto um mês após o fim do conflito.

Após os devidos reparos para solucionar os problemas que levaram ao cancelamento da última missão, às 13h45 o XZ997 foi enviado em uma missão de reconhecimento armado em baixa altitude na área de desembarque de San Carlos, pilotado por Flt Lt John Rochfort. Acompanhado pelo Sqn Ldr Peter Harris, procuraram por sinais do Harrier de Glover, mas voando em alta velocidade a baixa altitude para evitar a artilharia antiaérea, não conseguiram visualizar nada. Como não foram encontrados alvos, Rochfort retornou com sua carga de bombas ao porta-aviões.

Ao retornarem ao *Hermes*, Rochfort cometeu um erro no pouso vertical, por causa do peso das bombas, tocando o convés com muita força. Isso fez com que o XZ997 quicasse e virasse a esquerda, ficando pendurado com a asa de bombordo no passadiço, com seu peso apoiado em seu estabilizador traseiro e na bomba BL755 que carregava.



IMAGEM 06: O XZ997 sendo colocado de volta ao deck de voo, após o acidente do Flt Lt John Rochford, em 21 de maio de 1982 (Foto: Grupo de Veteranos HMS Hermes (R12) no Facebook).

Rapidamente a tripulação do *deck* de voo do *Hermes* pulou sobre a asa de estibordo do XZ997 para impedir a queda do avião, sendo logo ajudados por outros mais para colocar o XZ997 de volta ao *deck* em segurança e sem danos, a não ser pela bomba de fragmentação BL755 que acabou sendo usada em “testes de flutuabilidade” (jogada ao mar). Uma hora depois, o XZ997 partiu novamente para uma missão de reconhecimento de uma hora e meia.

Às 17h01 do dia 22 de maio, o XZ997 pilotado por Sqn Ldr Jerry Pook foi enviado com outros três Harriers GR.3 a uma missão de reconhecimento armado a procura das aeronaves de ataque ao solo Pucará argentinas nas pistas de pouso de Weddel, Darwin e Goose Green. Como não foram encontrados os aviões, Pook jogou suas bombas cluster BL755 em alguns veículos camuflados na extremidade da pista de Goose Green, apesar do intenso fogo antiaéreo.

No dia 23 de maio o XZ997 pilotado pelo Wg Cdr Peter Squire liderou uma formação de quatro Harriers contra a pista de pouso em Dunnose Head. Squire (1) e seu ala (2) estavam armados com bombas cluster BL755 e os outros dois Harriers GR.3 (3 e 4) estavam armados com bombas de alto arrasto de 1.000 lb.

A formação se aproximou a baixa altitude, se dividindo em dois grupos (1 e 2, e 3 e 4) vindos de direções diferentes para a aproximação final. A pista não foi danificada no ataque, mas o Harrier 2 foi atingido por detritos da explosão das bombas de Squire, e as bombas do Harrier 3 quicaram na pista atingindo um assentamento, resultando em danos materiais e ferimentos a alguns habitantes locais.



IMAGEM 07: As bombas de 1.000 lb britânicas. Assim como os argentinos, os ingleses tiveram muitos problemas de detonação com suas bombas (Foto: Imperial War Museum).

Às 18h54 o XZ997 foi lançado juntamente com outros dois Harriers para atacar a pista de pouso na Ilha Pebble e realizar reconhecimento armado sobre a pista de pouso de Chartres; foi pilotado por Jerry Pook e armado com bombas de fragmentação BL755. Ao se aproximarem, Pook viu uma grande concentração de aviões, identificados por ele como sendo na maioria Pucarás, e soltou suas bombas no centro, ação repetida por John Rochfort que vinha logo atrás.

Dia 24 de maio foi o primeiro ataque do Nº 1 Squadron contra a pista do aeroporto de Port Stanley, que era o alvo mais bem defendido. O XZ997 liderou a missão pilotado pelo Sqn Ldr Bob Iveson e armado com bombas de 1.000 lb com espoleta de retardo.

Essa missão contou com o apoio de dois Sea Harriers do 800 Squadron da aviação naval, que deveriam se aproximar do alvo pelo nordeste e lançar bombas de explosão aérea detonadas por radar sobre as posições de artilharia antiaérea para distrair os defensores e atrair o fogo antiaéreo, 45 segundos antes da chegada dos Gr.3. Logo em seguida os dois pares de Harriers do Nº 1 Squadron deveriam chegar pelo oeste e nordeste, com intervalo de 30 segundos entre as duplas.

Iveson, no XZ997, e seu ala, o Flt Lt Tony Harper, atacaram a pista sem sucesso. O Wg Cdr Peter Squire e o Flt Lt Mark Hare, a outra dupla, chegaram logo em seguida e não obtiveram melhores resultados. Devido à baixa altitude e um problema na detonação das espoletas de retardo, as bombas não penetraram na pista, causando danos superficiais nada significativos, além de danificar um Pucará e um

helicóptero. Apesar do intenso fogo antiaéreo, principalmente de armas leves, as quatro aeronaves retornaram sem danos ao *Hermes*.



IMAGEM 08: O aeroporto de Port Stanley logo após um dos vários ataques britânicos (Foto: Imperial War Museum).

No dia 25 de maio, às 14h20 foram lançados mais quatro Harriers contra a pista do aeroporto de Stanley, o qual o XZ997 participou sendo pilotado pelo Flt Lt John Rochfort, e armado com bombas de 1.000 lb com espoletas de retardo. Novamente, tiveram o apoio de dois Sea Harriers, só que dessa vez cada Sea Harrier lideraria a dupla de Gr.3, com as três aeronaves soltando suas bombas simultaneamente. Mais uma vez, os resultados foram insatisfatórios e foram detectados o lançamento de SAM (*Surface to Air Missile*, Mísseis Superfície-Ar), um Roland e um Tigercat, contra as aeronaves.

Aqui surge uma discordância entre os arquivos, com outra missão sendo atribuída ao XZ997 e John Rochfort pelo RAF Museum, no qual teriam saído novamente às 16h30 em missão de reconhecimento armado. Porém, segundo o diário do comandante Peter Squire, a segunda missão (Indicativo: Green 1-2), das três registradas pelo líder do esquadrão Nº 1 naquele dia teria saído às 17h30 e Rochfort não estava escalado.

Um dos motivos das discordâncias entre os registros oficiais britânicos é que, ao que parece, houve certo desleixo com a burocracia durante a guerra por parte da frota; com alguns registros de missão sendo feitos logo após o fim guerra. Porém, estudos mais recentes têm revisado os dados, com alguns oficiais reconhecendo que, empolgados com a vitória, exageraram em alguns relatórios após conflito, principalmente nos que se referiam aos Sea Harrier.

A ação isolada mais notável do N° 1 ocorreu dia 28 de maio, quando o Sqn Ldr Peter Harris liderou uma formação de três Harrier Gr.3 em missão de apoio aéreo aproximado, solicitada pelo 2nd Battalion Parachute Regiment (2º Para) que combatia os argentinos em Goose Green. O XZ997 participou da ação pilotado pelo Flt Lt Tony Harper.

As aeronaves chegaram à área de operações em alta velocidade, entre 15 e 30 metros de altitude liderados por Harris, seguido logo atrás por Harper no XZ997. Ambos estavam armados com bombas de fragmentação BL755. Mais atrás vinha o Sqn Ldr Jerry Pook, armado com casulos lançadores de foguetes.

O campo de batalha estava uma confusão. Os pilotos tiveram grande dificuldade de localizar alvos por causa da fumaça, dos diversos focos de incêndio e da velocidade e altitude em que estavam. O sistema de navegação inercial dos Harriers não foi usado ao longo do conflito, pois o sistema de calibragem embarcada FINRAE não funcionava, obrigando os pilotos a usarem mapas e identificação visual dos alvos.

As tropas em solo transmitiram as informações finais para as aeronaves atingirem seus alvos, obuses de 105 mm e canhões antiaéreos que estavam na função de fogo direto contra os paraquedistas britânicos, localizados no cabo de Goose Green. Apesar de não terem a localização exata dos alvos, somente sua posição aproximada, Harris lançou suas bombas e indicou à Harper, no XZ997, para lançar as suas mais à direita. Logo em seguida, Pook, que se mantinha a aproximadamente três quilômetros de distância, aproximou-se e descarregou seus foguetes na ponta do cabo.

Segundo o major Chris Keeble, que liderava o 2º Para no assalto à Goose Green, os Harriers “(...) chegaram de repente, um atrás do outro; todos lançaram suas bombas, algumas na ponta da península e outras no istmo. Logo depois, ouvi as pequenas bombas de fragmentação explodirem, com os estampidos se sobrepondo. Pareceu-me que algumas caíram no mar – foi como se caísse cascalho na água. Logo depois vieram os foguetes, que produziram mais efeito, atingindo a extremidade da península, onde estavam os canhões de 35 mm. O ataque levantou grandemente o moral de nossas tropas. Acho que alguns de nossos homens pensaram que os Harrier chegaram perto demais de nossas posições, mas assim é a guerra”.

Os Harriers se afastaram em alta velocidade, sem saber dos danos que haviam causado. Todos os canhões haviam sido danificados e postos fora de ação, ao mesmo tempo em que tiveram um profundo impacto sobre a moral dos combatentes em terra. No lado britânico, o ataque aumentou a determinação dos paraquedistas, enquanto do lado argentino, a destruição das armas de apoio e a certa repetição dos ataques dos Harrier, tiveram um efeito decisivo que resultou na rendição da guarnição argentina na manhã seguinte.



IMAGEM 09: Um dos canhões abandonados pelos argentinos em Goose Green, após o ataque dos Harrier dia 28 de maio (Foto: Imperial War Museum).

Na tarde do dia 29, o 2º Para mais uma vez solicitou apoio aéreo contra posições defensivas argentinas escondidas nas encostas do Monte Kent. O ataque foi liderado pelo Wg Cdr Peter Squire, tendo como ala o Flt Lt Mark Hare, pilotando o XZ997. Ambas as aeronaves estavam armadas com casulos de foguetes. Com a eliminação das posições no Monte Kent, a rendição de Goose Green foi formalmente concluída, resultando na captura estimada de 1.000 soldados argentinos.

No dia 30 o XZ997 pilotado por Tony Harper, liderado por Harris, partiram do *Hermes* às 14h35 para um ataque contra o aeroporto de Stanley. O objetivo era testar o LRMTS do Harrier Gr.3 para designar alvos para as bombas guiadas a laser Paveway.

Teoricamente, o laser era compatível com as bombas norte-americanas, que foram escolhidas para ser levadas às Falklands no lugar das bombas inglesas por serem mais precisas. Mas na prática isso não aconteceu, sendo necessário o uso de controladores aéreos avançados (FAC, *Forward Advanced Controller*) para identificar os alvos.

Ambas as aeronaves carregavam uma LGB e um bomba convencional, que seriam lançadas ao mesmo tempo para evitar assimetria no peso da aeronave durante a manobra de recuperação após o ataque.



IMAGEM 10: Os Gr.3 prontos para lançamento. Em primeiro plano, o XZ997 carregando duas bombas guiadas a laser Paveway (Foto: Imperial War Museum).

Ao chegarem ao local do ataque as bombas guiadas a laser não captaram o retorno do LRMTS do Harrier, e não havia um FAC em posição. Por causa disso as bombas guiadas foram lançadas como convencionais e os locais de impacto não foram vistos. Ambas as aeronaves retornaram em segurança ao *Hermes* às 15h40min.

Na manhã de 31 de maio o XZ997 pilotado por John Rochfort, acompanhados por Harper e Harris, repetiram o teste do LRMTS com as LGB sobre Stanley. Novamente as bombas não captaram o retorno do laser e não havia um FAC no local, o que resultou em novo fracasso.

Durante os ataques da manhã, começaram a circular rumores de que havia sido vista uma formação de jatos estacionados no aeroporto de Port Stanley. Após as 14h00 o comando da força tarefa entrou em pânico, pois um Sea Harrier teria não só confirmado a presença dos jatos estacionados a leste do aeroporto, como os identificou como Super Étendard argentinos; e começou a redirecionar aeronaves para neutralizar a ameaça. Após a guerra os britânicos descobriram que se tratava na verdade de aeronaves Aermacchi MB-339.

O Wg Cdr Peter Squire e o Flt Lt Mark Hare, este pilotando o XZ997, haviam sido lançados numa missão de apoio às forças terrestres, armados com lançadores de foguetes, quando foram acionados para se encontrar com dois Sea Harriers que também haviam sido redirecionados de sua missão para suprimir as defesas antiaéreas usando bombas detonadas por radar, enquanto os Gr.3 atacariam as aeronaves.

Os dois Gr.3 sofreram danos consideráveis durante seu ataque, com seus canopis rachados devido ao intenso fogo de armas leves. Além disso, Squire teve um de seus tanques externos perfurados, e o XZ997 pilotado por Hare sofreu danos ao colidir com um pássaro ao se evadir do local. Por causa disso o XZ997 ficou temporariamente fora de ação, enquanto era feita sua manutenção a bordo do *Hermes*.

Após alguns dias sem voar devido aos danos do dia 31 e o mau tempo, no dia 5 de junho o XZ997 e as demais aeronaves voltaram à ação. Às 18h54, o XZ997 pilotado pelo Wg Cdr Peter Squire, acompanhado pelo Flt Lt M. Faia, do N° 3 Squadron, um dos quatro pilotos que trouxeram os Gr.3 de reserva de Ascensão até o *Hermes*, foram lançados para se encontrar com dois Sea Harriers para procurarem por lançadores terrestres de mísseis Exocet na Ilha Pebble, Ilha Keppel, Rat Castle, Shanty, Dunnose Head e Spring Point Hill.

Nenhum lançador foi encontrado, e quando sobrevoaram a Ilha Pebble viram o que pensaram ser dois novos Pucarás, que foram atacados com foguetes e tiros de canhão. Porém se tratava de aeronaves que já estavam fora de combate devido aos danos sofridos em ataques anteriores. A patrulha terminou por falta de combustível, e ambas as aeronaves retornaram ao *Hermes*.

Dia 10 de junho, dois Gr.3, um deles o XZ997 com o Flt Lt Nick Gilchrist nos comandos, foram enviados para a recém-construída base avançada de San Carlos para aguardar por instruções, mas as aeronaves não foram solicitadas e retornaram ao *Hermes* após algumas horas.

Às 16h31, os Flt Lt Tony Harper e John Rochfort partiram para uma missão usando as LGB Paveway. O avião de Harper transportava duas bombas Paveway enquanto Rochfort ficou na cobertura. Uma das duas aeronaves era o XZ997. O principal objetivo do ataque era aprimorar a coordenação entre as aeronaves e os FAC. Porém, problemas de comunicação fizeram com que Harper lançasse suas bombas antes do FAC estar posicionado.

O estranho é que na cronologia da RAF, elaborada pelo RAF Museum, esse ataque do dia 10 é o marco histórico do início do uso de bombas guiadas a laser pelos

ingleses. Porém, como visto, eles já haviam tentado antes, e o ataque do dia 10, assim como os anteriores, ficou longe de ser um sucesso.

Às 18h54 o XZ997 decolou pela terceira vez, só que dessa vez pilotado pelo Wg Cdr Peter Squire, tendo como ala o Flt Lt Macleod, do Nº 3 Squadron. O objetivo era atacar concentrações de tropas ao sul de Moody Brook Road com bombas de fragmentação BL755. Ao chegarem ao local do alvo, foram recebidos por um intenso fogo antiaéreo, principalmente de armas leves, que racharam o canopi do Harrier de Macleod.

Dia 11 de junho o XZ997 pilotado pelo Flt Lt Tony Harper, acompanhado pelo Flt Lt Nick Gilchrist, decolaram do *Hermes* às 11h20 para atacar Stanley com bombas guiadas a laser, que foram lançadas sem orientação em um alvo secundário devido, mais uma vez, a problemas com os controladores aéreos avançados. Apesar do intenso fogo antiaéreo, ambos os pilotos se mantiveram fora do alcance dos disparos.

Às 18h10 o XZ997 foi enviado novamente para atacar a área de Stanley, mais especificamente o Monte Longdon, dessa vez pilotado pelo Flt Lt Nick Gilchrist e armado com bombas de fragmentação BL755. A essa altura, os ataques ao aeroporto de Stanley tinham virado rotina, e já não havia mais rotas diferentes que pudessem ser usadas, o que resultou num aumento das defesas antiaéreas sobre o local.

Dia 13 de junho o Nº 1 Squadron apoiou o avanço final sobre Port Stanley. Após muitos ensaios, seria usada a LGB Paveway com auxílio de um FAC, que dessa vez estaria com um aparelho funcionando, bateria carregada e um rádio que funcionasse. O ataque seguiria o formato do anterior, com um Gr.3 carregando as bombas e outro dando cobertura. Liderado pelo Wg Ldr Peter Squire pilotando o XZ997, foi o primeiro ataque bem sucedido com bombas guiadas a laser da guerra.

O objetivo do ataque era o quartel general da companhia que guarnecia o Monte Tumbledown. A primeira bomba errou o alvo por mais de 350 metros, porque o FAC iluminou o alvo no momento da liberação da bomba. Peter Squire realizou uma manobra brusca para se afastar da bomba, mas o desequilíbrio do avião, por causa da outra bomba sob a asa, tornou difícil nivelar a aeronave à baixa altitude, causando um grande susto ao piloto.

Após a recuperação, Squire manobrou o XZ997 para um novo ataque. Dessa vez tudo ocorreu como o esperado, e o quartel general foi completamente destruído com um impacto direto. Mais tarde naquele dia, Jerry Pook e Faia realizaram um segundo ataque com LGB ao monte, com igual sucesso.

Na tarde de 14 de junho o XZ997 pilotado por Peter Harris decolou do *Hermes* às 15h00 acompanhado por N. Gilchrist a bordo do XZ133 (atualmente parte do acervo do Imperial War Museum) para um ataque com bombas guiadas a laser em Sapper Hill, na área de Port Stanley. Porém o ataque foi suspenso porque o controlador aéreo avançado avistou bandeiras brancas em Stanley às 15h55. Ambas as aeronaves permaneceram sobrevoando a área por 30 minutos enquanto o cessar-fogo era negociado, com as aeronaves retornando ao *Hermes* às 16h25.

Durante três semanas e meia de operação de combate o esquadrão Nº 1 realizou 126 missões de ataque e reconhecimento. Além de impor grandes limitações às operações terrestres argentinas e estimular o colapso moral do inimigo, os jatos da RAF possibilitaram aos Sea Harriers concentrarem-se na fundamental tarefa de defesa da frota.



IMAGEM 11: O XZ997 sendo preparado para um ataque com bombas guiadas a laser (Foto: Imperial War Museum).

As principais lições aprendidas pela RAF com o envolvimento do Nº 1 Squadron durante a Operação Corporate foram: a eficácia das armas de precisão, a importância do alcance estratégico e a necessidade de uma força de aeronaves tanque para reabastecimento aéreo; a necessidade de apoio adequado para a criação de implantações expedicionárias; e, principalmente, a viabilidade da operação de aeronaves STOVL (Decolagem curta e pouso vertical), como o Harrier, em porta-aviões.

O *know-how* adquirido durante a campanha das Falklands permitiu, após a Revisão de Defesa Estratégica de 1998, que enfatizava a importância das operações conjuntas, a criação do conceito Joint Force 2000. Este, por sua vez, levou à criação da Joint Force Harrier (JFH), que tinha como base o emprego de um único tipo de aeronave capaz de operar de terra e mar. O conceito JFH resultou no desenvolvimento das versões Gr.7 e Gr.9 do Harrier, completamente “navalizados”, e foi aplicado durante as operações no Kosovo, Serra Leoa e Iraque.

PERMANÊNCIA E RETORNO À PORT STANLEY

Ao final da guerra o XZ997 carregava vários remendos nas asas por causa do fogo de armas leves, mas ao invés de voltar à Inglaterra, no dia 4 de julho de 1982, ele e o Nº 1 Squadron desembarcaram no aeroporto de Stanley como parte do não oficialmente denominado *Harrier Detachment* (HarDet), responsável pela segurança aérea das ilhas.



IMAGEM 12: O aeroporto de Port Stanley após a guerra (Foto: Imperial War Museum).

Os membros do destacamento que participaram dos combates se encontravam em trânsito de volta à Inglaterra, já na ilha de Ascensão, quando receberam ordens de voltar, pois o comando da RAF decidiu que os esquadrões que permaneceram na Alemanha e vinham participando de uma série de exercícios da OTAN deveriam voltar para casa primeiro.

Porém, após a guerra, o aeroporto de Port Stanley e as habitações ao redor não tinham as mínimas condições necessárias, tal como água e energia elétrica; e a pista estava toda danificada pelos repetidos ataques britânicos. Stanley nesse momento era, segundo o Sqn Ldr Jerry Pook, um “lamaçal fedorento” no qual somente o Harrier podia operar.

Durante esse período, enquanto os detritos e campos minados eram limpos e a infraestrutura reconstruída, aviões e tripulantes dos Harriers da RAF se dedicaram ao treinamento de combate, juntamente com os Sea Harriers do HMS *Illustrious* que havia substituído o HMS *Invincible* na defesa das ilhas. Em geral, durante esses treinamentos, o pessoal da RAF fazia o papel de atacantes e os pilotos da marinha de defensores.

No dia 28 de julho uma forte tempestade atingiu Port Stanley, causando grandes estragos e piorando as já ruins condições existentes. Os abrigos improvisados das aeronaves desabaram sobre elas, com o XZ997 e os outros Harriers sofrendo pequenos danos.



IMAGEM 13: O XZ997 sob a cobertura de seu abrigo, após a tempestade de 28 de julho de 1982 (Foto: autor desconhecido/Blog Zona Militar).

Dia 6 de agosto de 1982 o XZ997 retornou para a base de Wittering, sede do Nº 1 Squadron, onde permaneceu em serviço por um ano, quando foi novamente transferido para seu esquadrão de origem, o Nº 4, baseado em Gütersloh, Alemanha.

Em 14 de junho de 1984 o XZ997 retornou à base da RAF em Stanley como parte do Nº 1453 Flight, anteriormente chamado de *Harrier Flight for Air Defense of the Falklands*, com a missão de fazer a segurança aérea das ilhas. Com a abertura oficial do novo aeroporto de Mount Pleasant em 12 de maio de 1985 o Nº 1453 Flight foi desfeito, permitindo que seus Harriers voltassem ao Reino Unido para modificações, com o XZ997 chegando à base da RAF de St. Athan no dia 14 de maio de 1985.

RETIRADA DE SERVIÇO

Em 14 de agosto de 1985 o XZ997 foi transferido para a OCU Nº 233, também com base em Wittering. Foi reincorporado ao Nº 1 Squadron em 14 de julho de 1986, retornando ao Nº 233 OCU apenas onze dias depois.



IMAGEM 14: O XZ997 em serviço na OCU Nº 233 (Foto: UK Serials).

Em 6 de dezembro de 1988 o XZ997 foi novamente transferido para o Nº 4 Squadron na Alemanha, onde permaneceu até seu último voo, em 21 de agosto de 1990, sendo posteriormente transferido para a base da RAF de St. Athan para armazenamento. Durante seu tempo de serviço o XZ997 acumulou o total 2.200 horas de voo e 6.050 pousos em seu histórico, além de ser o Gr.3 que mais realizou missões durante a guerra das Falklands/Malvinas.



IMAGEM 15: O XZ 997 no RAF Museum de Londres/Hendon (Foto: Acervo do Autor).

Em 17 de setembro de 1991 o XZ997 teve sua guarda transferida para o RAF Museum para exibição ao público. Em 25 de novembro recebeu sua identificação instrucional número 9122M. No dia 4 de dezembro de 1991 chegou ao RAF Museum de Londres (Hendon) após ser transportado de St. Athan por caminhão, sendo recebido por uma equipe da base RAF Abington que retirou seu motor para reutilização.

Em 1996 o Harrier XV789, que estava sendo usado na instrução em terra, foi transformado em sucata. Com isso, o XZ997 se tornou o único remanescente dos seis Harriers do primeiro destacamento enviado ao HMS *Hermes*.

Em 2003 o XZ997 foi colocado em um cavalete especial com rodas para que pudesse ser deslocado com mais facilidade. E em 30 de abril de 2003 foi transferido para o Flight Building no RAF Museum de Hendon (Londres) onde se encontra em exibição com frequência.

O autor expressa seus agradecimentos ao Grupo de Veteranos do HMS Hermes no Facebook, "HMS Hermes (R12)", pelas fotos e depoimentos, em especial ao administrador, Paul Riley, que mobilizou todo o grupo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AVIÕES DE GUERRA. *Harrier: Um Jato de Tocaia*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. Vol. 1. p. 1-11.

AVIÕES DE GUERRA. *Os Harrier da RAF*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. Vol. 2. p. 395-400.

CABALLÉ, Albert. *Breve Cronologia da Guerra das Malvinas*. Velho General, 2 de dezembro de 2019. Disponível em: <https://velhogeneral.com.br/2019/12/02/breve-cronologia-da-guerra-das-malvinas/>.

CABALLÉ, Albert. *Superioridade Aérea na Guerra das Falklands/Malvinas*. Velho General, 11 de dezembro de 2019. Disponível em: <https://velhogeneral.com.br/2019/12/11/superioridade-aerea-na-guerra-das-falklands-malvinas/>.

GUNSTON, Bill. *Harrier*. 1ª ed. São Paulo : Melhoramentos, 1987. 64p.

MARR, John E. *War In Falklands: Perspectives on British Strategy and Use of Air Power*. Montgomery, Air War College, 1988. Disponível em: <https://apps.dtic.mil/sti/citations/ADA202643>.

McDONOUGH, James R. *War in the Falklands: The use and disuse of military theory*. Fort Leavenworth, School of Advanced Military Studies, 1987. Disponível em: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a186670.pdf>.

POOK, Jerry. *RAF Harrier Ground Attack: Falklands*. Barnsley: Pen and Sword, 2008. 256 p.

REUMKENS, Brock J. *Sea-Based Air Power and Maritime Expeditionary Operations: U.K. Limited Naval Aviation Capability in the 1982 Falklands War*. Calgary: University of Calgary, 2014. disponível em: <https://prism.ucalgary.ca/handle/11023/1609>.

ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *Hawker Siddeley Harrier GR3 XZ997/9122m*. 2014.

ROYAL AIR FORCE HISTORICAL SOCIETY, *The Falklands Campaign*. Journal 30. 2003.

ROYAL AIR FORCE HISTORICAL SOCIETY, *The RAF Harrier Story*. Journal 35. 2006.

SHIELDS, John. *Air power during the 1982 Falklands conflict*. Londres: King's College, 2019. Disponível em: [https://kclpure.kcl.ac.uk/portal/en/theses/air-power-during-the-1982-falklands-conflict\(87ce55eb-38bf-4aa9-b2be-4821a518737b\).html](https://kclpure.kcl.ac.uk/portal/en/theses/air-power-during-the-1982-falklands-conflict(87ce55eb-38bf-4aa9-b2be-4821a518737b).html).

SMITH, Gordon. *Battle Atlas of the Falklands War 1982 by Land, Sea and Air*. International Journal of Naval History, 2008. 144p. Disponível em: http://www.radarmalvinas.com.ar/bir/ib_1_battleatlas_t.pdf.

SQUIRE, Peter. ROYAL AIR FORCE MUSEUM, *The Harrier Goes to War*. 2004. Disponível em: http://www.radarmalvinas.com.ar/bir/rl_bdi_squire_t.pdf.

**Cristiano Oliveira Leal é aficionado em história e aviação militar desde a infância, iniciando suas primeiras pesquisas ainda na adolescência. Após o serviço militar no 2º Regimento de Cavalaria Mecanizada, cursou graduação em História na Unisinos, período em que passou a estudar Teoria Militar e estagiou durante um ano no Museu Militar do Comando Militar do Sul. Realizou pesquisas em alguns dos principais museus militares britânicos, em especial os da Royal Air Force. É titulado Especialista em História Militar pela Unisul.*
