

OPERACIÓN PLUM DUFF

La verdadera historia
del Sea King
británico que se
siniestró en Chile

Jorge R. Bóveda

*Jorge Rafael Bóveda es abogado
y autor de numerosos trabajos
de historia naval argentina.*

En mayo de 1982, el Escuadrón B del Regimiento 22 del Special Air Service, unidad de élite del Ejército Británico, recibió la orden de realizar una operación de reconocimiento y, de ser posible, atacar la Base Aeronaval de Río Grande, en Tierra del Fuego, sede de la 2.º Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, cuyos aviones Super Étendard, munidos de misiles aire-superficie AM39 Exocet, habían logrado penetrar las defensas de la fuerza de tareas británica y asestado un golpe de muerte al destructor tipo 42 HMS *Sheffield*, por entonces una moderna unidad de la Royal Navy que, hasta ese momento, se creía inhumdible. Como veremos a continuación, la operación cuyo nombre en código era Plum Duff fue una grosera improvisación del alto mando británico de principio a fin, pues lanzó a lo desconocido a un grupo de hombres con un mínimo de inteligencia previa sobre el objetivo, con órdenes incompletas y sin una adecuada cartografía de la zona donde debían operar. Ni siquiera se habían previsto planes para recuperar al grupo de ocho hombres que llevaría a cabo esta temeraria misión, pues sencillamente no se esperaba que sobrevivieran. Contra todos los pronósticos la misión debió ser abortada. El presente relato se basa en fuentes de primera mano que arrojan luz sobre lo que realmente ocurrió.

1

Introducción

Para el exclusivo Cavalry & Guards Club de Londres, era un día como tantos otros. Solo unos pocos habían advertido la presencia de Charlotte, la esposa del Contraalmirante John



“(El *Sheffield*) se dejó llevar por una falsa sensación de seguridad ante la ineficacia de previas incursiones aéreas argentinas. Su pérdida fue una clara advertencia y un anticipo de la verdadera capacidad de los argentinos”.



Woodward, comandante del grupo de tareas destacado presurosamente por el gobierno de Su Majestad Británica a las Islas Malvinas, como consecuencia del desembarco argentino del 2 de abril de 1982. Char –como la llamaba su marido– había concurrido a cenar en compañía de la hermana del almirante y su marido. Todo se desarrollaba con la sobria formalidad de siempre en el espacioso comedor de la calle Piccadilly. Las noticias del frente eran buenas, y la mayoría de los presentes tenían la seguridad de que sus familiares y amigos pronto regresarían a casa, y todo sería olvidado. A mitad de la cena, Char observó con cierta inquietud al camarero que se movía reservadamente de mesa en mesa, haciendo

algún comentario al parecer turbador. Cuando finalmente llegó hasta donde ella se encontraba, le dijo: “Lamento mucho decirle que el HMS *Sheffield* ⁽¹⁾ fue hundido en proximidades de las islas Falkland”. Esas breves palabras produjeron, en todos los comensales, el efecto de un relámpago fulminante y dejaron la fuerte impresión, en los presentes, muchos de los cuales tenían fuertes conexiones con los militares, de que los argentinos realmente existían, que estaban bien equipados y que tenían la capacidad de hacerles daño. “Desde aquel momento –le escribió más tarde Char a su marido– dejé de pensar en la Armada Argentina como en algo salido de una opereta de Gilbert & Sullivan” ⁽²⁾.

2

El silencio del HMS *Sheffield*

El 4 de mayo de 1982 hacia las 14:00 (hora zulú), se perdió todo contacto con el *Sheffield* ⁽³⁾. A bordo del HMS *Invencible*, llegó la voz de que el *Sheffield* había sido torpedeado. Como consecuencia de ello, se ordenó a todos los helicópteros antisubmarinos que se encontraban en la vecindad que convergieran sobre el destructor siniestrado para buscar y atacar al submarino enemigo. La fragata HMS *Arrow* se acercó para auxiliar al destructor herido. Inmediatamente, lanzó al agua varios gomones tipo zódiac para evaluar los daños. Bajo el agua y en el sonar, el ruido de los motores fuera de borda de los zódiac se confundía con el característico ruido de los torpedos. Todo apuntaba a un ataque submarino ⁽⁴⁾.

El Capitán de Corbeta “Sharkey” Ward, Comandante del Escuadrón 801 embarcado en el *Invencible*, no era de la misma opinión y rápidamente le ordenó a uno de sus pilotos (Teniente I. Mortimer) que acababa de despegar, que fuera a investigar lo ocurrido al *Sheffield*. Pocos minutos después, el piloto anunció por radio que el buque tenía un agujero por encima de la línea de flotación. Se confirmaba así que el autor del impacto había sido el tan temido misil aire-superficie AM39 Exocet, que solo podía provenir de un avión Super Étendard de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque ⁽⁵⁾. La Aviación Naval Argentina se convertía, así, en pionera en estas nuevas técnicas de ataque en la era del misil, nunca antes utilizadas por país alguno.

El informe oficial del Ministerio de Defensa señala como momento del impacto las 14:03. Este tuvo lugar en la segunda cubierta sobre la banda de estribor, entre la cocina, el cuarto de máquinas auxiliares y la sala de máquinas de proa. El misil abrió un agujero en el costado del buque de 15 pies x 4 pies. El informe terminaba diciendo: “La evidencia sugiere que la cabeza de combate no detonó. Hay pocos informes de metralla. Se propagaron grandes fuegos..., rápidamente se esparció el humo color negro ocre a través de la sección central del buque y hacia arriba, hasta alcanzar el puente..., el combustible del misil y el diésel fueron la principal fuente de este humo”.

Los franceses cuestionaron el equívoco diagnóstico de los británicos al señalar que el *Sheffield* fue alcanzado por un Exocet argentino veinte años después de los primeros rumores de que el misil no funcionaba. Los defensores de esa tesis destacan que el *Sheffield* no fue destruido por el misil, contrariamente a lo ocurrido con buques blanco utilizados durante las prácticas, diferencia que se explica por el método de construcción modular del *Sheffield*. Los primeros artículos periodísticos indicaban que el misil había detonado, pero pronto otros columnistas comenzaron a cuestionar el valor del Exocet. De acuerdo con ellos, el combustible que no se había consumido en el cuerpo del misil causó el incendio, que resultó fatal para el *Sheffield*.

Esta hipótesis parece difícil de sostener, dado que el misil fue lanzado al límite de su alcance y, por lo tanto, el combustible residual habría sido muy poco. Aun cuando los especialistas reconocen que, en circunstancias excepcionales, la cabeza de combate del misil puede no detonar, las evidencias sugieren que el misil que impactó al *She-*

Bajo el agua y en el sonar, el ruido de los motores fuera de borda de los zódiac se confundía con el característico ruido de los torpedos. Todo apuntaba a un ataque submarino.

(1) Irónicamente, Woodward había sido el primer comandante de esta unidad en 1978.

(2) Esta anécdota es real y se encuentra incluida en las memorias del Almirante Sandy Woodward, *One Hundred Days*, Fontana, 1992, página 20.

(3) Se trataba de un destructor tipo 42 que cumplía funciones de piquete radar unas 100 millas al sur de Puerto Argentino.

(4) Sharkey Ward. *Sea Harrier Over the Falklands*, Naval Institute Press, 1992, pág. 173.

(5) Los aviadores navales argentinos apenas habían completado 100 horas de vuelo por piloto en estos aviones, dado que la Armada Francesa solo había brindado el adiestramiento básico para aprender a volar el avión. No bien se produjo el desembarco argentino en Malvinas, la firma francesa Aérospatiale suspendió el viaje de sus técnicos a la Argentina, lo que hizo creer a los británicos que la Armada Argentina no contaba con la tecnología para poner en funcionamiento el binomio SUE-EXOCET. No obstante, esto se logró sin ayuda exterior en apenas 15 días con los ingenieros y los técnicos del Arsenal Aeronaval N.º 2, cuya pericia era comparable con la de los países del primer mundo.



El plan más ambicioso sugería directamente tomar toda la provincia de Tierra del Fuego; otra opción era realizar un bombardeo estratégico en la base aeronaval de Río Grande y, una tercera, recurrir al uso de fuerzas especiales contra las bases aeronavales.

ffield funcionó normalmente. Las planchas de acero del casco en el punto de impacto estaban rotas hacia afuera, lo que prueba que una explosión tuvo lugar en su interior. Más aún, si el misil no hubiera explotado, lo más probable es que hubiera atravesado el buque de lado a lado, como ocurrió con muchas bombas argentinas en varias ocasiones. Este rumor, incentivado por competidores industriales, por razones entendibles, también fue alentado por los oficiales de marina británicos; sin embargo, la Royal Navy sigue siendo hoy un excelente cliente del Exocet ⁽⁶⁾.

Cuando el comandante en Jefe de la Flota elevó su informe al subsecretario de la Armada el 13 de septiembre de 1982, comentó: “(El *Sheffield*) se dejó llevar por una falsa sensación de seguridad ante la ineficacia de previas incursiones aéreas argentinas. Su pérdida fue una clara advertencia y un anticipo de la verdadera capacidad de los argentinos”.

3

El temor de Woodward

Tras conocerse la pérdida del *Sheffield*, el almirante Sandy Woodward remitió un mensaje naval urgente al comandante de la fuerza de tareas en Northwood donde expresaba su preocupación por futuros lanzamientos de misiles aire-superficie. En su evaluación, sostenía que “un ataque a Río Grande es esencial para la recuperación de las islas Falkland”. Por si quedaba alguna duda del temor que lo embargaba, agregó hacia el final del mensaje: “Se necesitará de alguna nueva iniciativa, posiblemente una incursión de alto riesgo sobre el continente”.

El alto mando naval temía que, si uno o ambos portaaviones eran dañados, o peor aún, destruidos, no habría ningún desembarco anfibio para poder recuperar las Malvinas. El misil Exocet era la única arma del arsenal argentino (junto con los torpedos SST-4 que, hasta ese entonces, no habían aparecido en escena) capaz de infligir un daño de magnitud a un portaaviones. En consecuencia, era imperativo neutralizar esos misiles lo antes posible. Pero, ¿cómo?

En ese marco y a sugerencia del comandante en jefe, el gabinete de guerra, con la dubitativa aprobación de los políticos más influyentes y sus asesores legales, fue invitado a estudiar métodos para neutralizar los Exocets donde estos se encontraban: en el continente. El plan más ambicioso sugería directamente tomar toda la provincia de Tierra del

⁽⁶⁾ *Maisonneuve Charles y Razoux Pierre, La Guerre des Malouines, Éditions Larivière.*



Fuego; otra opción era realizar un bombardeo estratégico en la base aeronaval de Río Grande y, una tercera, recurrir al uso de fuerzas especiales contra las bases aeronavales ⁽⁷⁾

La primera opción fue descartada rápidamente, pues requería la connivencia de Chile y, si bien este país estaba contento de colaborar, dicha asistencia debía ser encubierta para no dañar su estatus oficial de neutralidad. La segunda implicaba atacar un país con el cual no se estaba legalmente en guerra, además de ser incompatible con el argumento de legítima defensa sobre el cual se apoyaba el gobierno de Su Majestad para sostener las acciones bélicas en curso. Ninguna de las razones anteriores podía esgrimirse para la última opción, que parecía la más adecuada para la tarea que se tenía entre manos ⁽⁸⁾.

El Almirante Fieldhouse solicitó la intervención de un pequeño grupo de fuerzas especiales capaz de realizar un reconocimiento o un posible ataque, si se presentaba la oportunidad. La autorización ministerial para una operación de esa naturaleza demoró algún tiempo. Por ello, recién el 13 de mayo el Jefe del Estado Mayor para la Defensa, Almirante Sir Terence Lewin, ordenó al director del SAS, Brigadier Peter de la Billière, preparar los planes para una operación que se desarrollaría en dos etapas, plan en el que este último venía trabajando.

Sin saber nada de Río Grande y sin información de inteligencia de ningún tipo sobre el área del objetivo, Lewin sostuvo que la primera fase debía ser una patrulla de reconocimiento realizada mediante un helicóptero o un submarino. Asumiendo que la información de la inteligencia recogida por este primer grupo fuera aceptable y que los

(7)
Southby-Tailour, Ewen, *Exocet Falklands: the untold story of Special Forces Operations*, Pen & Sword, 2014, pág. 86.

(8)
Op cit. pág. 87.

La patrulla no estaba equipada para un reconocimiento de largo alcance, pues solo tenía raciones para cuatro días. La unidad solo era apta para una rápida operación de acción directa de las denominadas *in-and-out*.



objetivos fueran localizados, se pasaría a la fase dos, una operación aerotransportada llevada a cabo por un escuadrón de SAS en dos aviones Hércules C-130 que volarían desde la isla Ascensión.

4

Preparativos iniciales

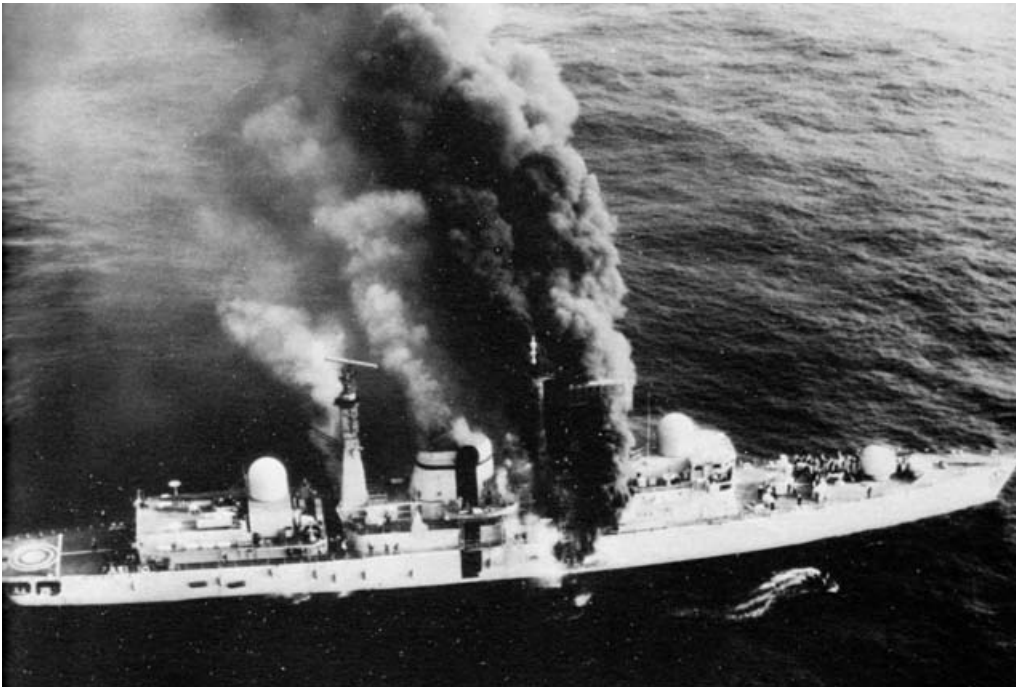
El joven capitán Andy L. y los otros siete miembros de la Sección 6, Escuadrón B, del Regimiento 22 del SAS fueron los elegidos para llevar a cabo esta importante misión, sin precedentes en la historia del regimiento y sobre la cual se cifraban grandes expectativas.

Contrariamente a lo que había ocurrido en otros casos, no se siguieron los protocolos habituales para planificar la operación. En casi todos los casos, aquellos que tomarían parte tenían voz y voto en el planeamiento, en la evaluación de los riesgos y en la discusión sobre los métodos de recuperación del equipo. No fue así esta vez.

La intención original era que la Sección 6 liderara una de dos patrullas en orden a determinar la ubicación de los aviones enemigos en Río Grande y descubrir la magnitud de las fuerzas enemigas que los protegían, como etapa previa a un ataque aerotransportado. Luego, se decidió que la información de inteligencia recogida por una patrulla algo aumentada sería utilizada por el resto del escuadrón en prioridad descendiente para matar a los pilotos, destruir los aviones y los misiles y, si el tiempo lo permitía, matar al personal de mantenimiento.

Con esta idea en mente, la Sección 6 ahora llevaría explosivos y dispositivos de tiempo, a expensas de menor comida y ropa inadecuada para el otoño patagónico. Como resultado, la patrulla no estaba equipada para un reconocimiento de largo alcance, pues solo tenía raciones para cuatro días. La unidad solo era apta para una rápida operación de acción directa de las denominadas *in-and-out*.

El 15 de mayo, se reunieron en la sala de situación con el jefe del regimiento, Brigadier Peter de la Billière, quien, tras una breve introducción donde enfatizó que daba por sentado



que todos conocían la fragilidad de la situación en la que se encontraba la fuerza de tareas y lo que podría ocurrir si uno de los portaaviones era seriamente averiado o destruido, les confirmó que la misión consistiría en identificar la ubicación de los aviones enemigos y, de ser posible, destruirlos. El éxito de la operación dependería de la habilidad de la patrulla de permanecer indetectada. También les sugirió revisar las opciones en caso de ser encontrados por civiles. Pero no formuló ninguna advertencia sobre el estatus que debería adoptar la patrulla si era capturada por el enemigo. Por último, les dijo “escaparán por la frontera (de Chile) como mejor puedan”.

Aunque el Capitán L lo ignoraba, el alto mando había descartado una aproximación por la frontera chilena, dado que ello requeriría un nivel de cooperación política con ese país que no era posible obtener en los perentorios tiempos impuestos a la operación. Por el contrario, el cuartel general del SAS en Hereford favorecía una aproximación desde el mar, ya que esta reduciría la distancia que habría que recorrer hasta el objetivo.

En esta reunión, se los proveyó de dos mapas. Uno de 40 x 30 cm que parecía haber sido arrancado de un atlas escolar de 1930, con los bordes recortados para ocultar su procedencia. Y el segundo, que abarcaba el área de Río Grande (Tierra del Fuego), había sido impreso en 1942 a una escala 1:100.000 por el Instituto Geográfico Militar del Ejército Argentino y tenía una estampilla que decía “Biblioteca de la Universidad de Cambridge, 1967”. Ninguno de los dos mapas mostraba la posición de la base aeronaval, solo accidentes geográficos, algunas rutas y estancias de la localidad. El Capitán L lo designó enseguida “mapa de escape” y, como tal, un documento que debía permanecer a buen resguardo.

Esta era la primera operación independiente del Capitán L luego de haber servido en Omán durante 1981. Allí había operado en las montañas Dhofar en el sur y en la península Musandam al norte y, antes de eso, en la húmeda selva de Belice. Todos los integrantes de la tropa lo superaban en edad, pero no en altura (1,98 metros). Antes de ingresar en el Ejército, había obtenido un título de grado en matemáticas aplicada en la Universidad de Reading, en 1976. Posteriormente, tras completar la Academia de Sandhurst, sirvió como teniente en el Regimiento Royal Hampshire, donde fue destinado a la guarnición de Ballykelly, en Irlanda del Norte, durante 1977. En el verano del año

El alto mando había descartado una aproximación por la frontera chilena, dado que ello requeriría un nivel de cooperación política con ese país que no era posible obtener en los perentorios tiempos impuestos a la operación.

Sea King HAS Mk 5 en la configuración de comando perteneciente al escuadro 846 con las aspas plegadas a bordo de la cubierta de vuelo del HMS *Intrepid*. Atrás como telón de fondo el portaaviones ligero HMS *Hermes*. Los Sea King volaron muchas horas transportando carga general, municiones y tropas alrededor de la Fuerza de Tareas en preparación para la operación de desembarco.



siguiente, pasó el comité de selección de los SAS, pero antes de incorporarse, debió permanecer un año más en Irlanda del Norte. Finalmente, se incorporó en el regimiento del SAS, en 1980.

El segundo al mando era el Sargento Mayor D, apodado "La Rata", a quien conocía muy bien, pues había sido su instructor durante uno de los dos cursos de selección. Un suboficial muy experimentado y altamente profesional. El resto de los miembros de la patrulla eran hombres con una excelente foja de servicios, como el Sargento N, un ex Royal Marine de 37 años conocido como "Nasty", que había sido condecorado con la medalla militar en Aden mientras servía con el Regimiento 45 de comandos. Otro de los hombres, conocido como "Taff", era un ex sargento mayor que había sido condecorado con la medalla de conducta distinguida cuando había servido como cabo de lanceros durante la guerra de Omán Dhofar. Aunque era un arquetipo del hombre de acción, lo compensaba con un espléndido sentido del humor. El resto de la tropa estaba compuesto por hombres más jóvenes, que promediaban los treinta años, bien entrenados y que sabían a qué se enfrentaban.

5

Ascensión-Malvinas

Al atardecer del 15 de mayo, después de un vuelo en VC 10 donde durmió la mayor parte del viaje, la Sección 6 fue introducida en el calor y la humedad de la isla Ascensión al aterrizar sin novedad en el aeropuerto de Wideawake, donde fue recibida por el Sargento L, que actuaba de oficial de enlace.

Antes del amanecer, cada hombre había extraído y verificado su equipo. Las armas y los explosivos tenían prioridad. Solo después de haber sido acomodados en sus mochilas Bergen, podían medir el espacio y el peso disponibles para el resto del equipo. Todo el mundo llevaba 2 kg de explosivo C4 y cuatro dispositivos de tiempo. Cada hombre disponía del armamento estándar: un fusil de asalto M-15 Armalite con 100 proyectiles de 5,56 mm. Como armamento individual, siete llevaban pistolas Browning 9 mm con 30 proyectiles. El Sargento N llevaba una pistola silenciosa Welrod, conocida en la jerga de los SAS como “el arma del asesino”, posiblemente el arma más silenciosa jamás fabricada. Sorprendentemente, ninguno llevaba equipos de visión nocturna, pese a que el regimiento había sido provisto de ellos.

Como parte del equipo individual, llevaban una carpa para un hombre cada uno, una red de camuflaje y una bolsa de dormir “*green maggots*”. Las raciones para cuatro días fueron fragmentadas y diseminadas en las esquinas de las mochilas Bergen, que, en general, tenían un peso promedio de 36 kilos. Anticipando un invierno duro, cada hombre había llevado ropa de frío, que incluía un anorak Gore-tex adquirido en el comercio Cotswold Camping, en Hereford (cuartel general de los SAS).

Esa noche, el Brigadier confirmó por teléfono satelital la luz verde (autorización ministerial) para la misión. El Capitán L acusó recibo y preguntó: “¿Qué pasará con el helicóptero una vez que nos deje en la zona de helidesembarco? Si es visto o encontrado, podría incrementar nuestras chances de comprometer la operación”. “No es su problema. Alguien del lugar se ocupará de eliminar la evidencia”, fue la respuesta que recibió.

Poco después, fueron trasladados en dos Land Rover hasta la pista 14 con todo el equipo (ocho mochilas, armas y explosivos) embalado en dos grandes cajas de cartón herméticamente cerradas y, en teoría, sumergibles, que pesaban alrededor de 227 kg cada una. Allí abordarían el *Hércules* color azul pálido con camuflaje verde oliva que los llevaría en un vuelo de 13 horas hasta la zona de lanzamiento prevista, donde los recogería el buque auxiliar *Fort Austin*, a tiempo para tomar el té.

Al pie de la rampa, los recibió el teniente de la RAF Harry Burgoyne, quien se excusó por el poco espacio disponible. Les explicó que, dado el prolongado vuelo que tenían por delante, la aeronave había sido modificada con cuatro grandes tanques de combustible alojados en la bahía de carga, que serían utilizados exclusivamente para el viaje de regreso. Esto, naturalmente, no dejó mucho espacio para que se acomodaran los comandos. Esta sería la primera vez que un *Hércules* volaría 6800 millas náuticas hacia y desde las Malvinas.

A las 2.45 (GMT) del 16 de mayo, decoló de Ascensión el C-130 matrícula XV200. La aeronave alcanzó una altura crucero de 22 000 pies, donde comenzó a quemar sus 33 000 libras de combustible. Siete horas más tarde, bien al sur de la isla Ascensión, la agradable voz del capitán Martin Todd, piloto del avión tanque Víctor, despertó a Burgoyne, quien estaba ansioso por recibir las 37 000 libras de combustible para sus sedientos tanques y, así, poder completar la primera pierna hasta el Atlántico Sur.

La maniobra de reabastecimiento en vuelo es compleja y requiere de la coordinación y la habilidad de ambos pilotos. Los dos gigantes del aire, ahora volando a 17 000 pies de al-

“¿Qué pasará con el helicóptero una vez que nos deje en la zona de helidesembarco? Si es visto o encontrado, podría incrementar nuestras chances de comprometer la operación”. “No es su problema. Alguien del lugar se ocupará de eliminar la evidencia”, fue la respuesta que recibió.

tura, debieron ubicarse en fila india de modo que el Hércules pudiera embocar la canasta con la manguera que le enviaba el Víctor desde una posición ligeramente más adelantada. Tras dos intentos fallidos, el C-130 pudo acoplarse satisfactoriamente y se inició, entonces, el traspaso del precioso líquido. La maniobra llevó unos 30 minutos y exigió del piloto un máximo de concentración para mantener la altura y la velocidad correctas.

Doscientas cincuenta millas antes del punto de lanzamiento, el cuatrimotor Hércules comenzó a descender gradualmente hasta alcanzar los 1200 pies de altura requeridos para el salto de los comandos. La maniobra tenía por objeto que no fueran detectados por el radar argentino AN/TPS-43 de Puerto Stanley. Mientras la aeronave reducía la velocidad, el copiloto, Teniente “Bumper” Rowley, se comunicó con la Fuerza de Tareas para anunciar su aproximación e identificarse como “amigo”. Su llamado fue contestado inmediatamente y, tras un breve procedimiento de autenticación, fueron autorizados a acercarse sin restricciones.

Cuando aún faltaban cuarenta minutos para el salto, se informó a los comandos que debían ponerse los paracaídas y los chalecos salvavidas. Sephton, el ingeniero de vuelo, le dijo al oído al Capitán L: “Las noticias de la zona de lanzamiento indican que el clima es el adecuado. Hay un poco de brisa del este, pero nada de qué preocuparse. La mala noticia es que la temperatura del agua es de 4° celcius”.

Con la cabina despresurizada y todos los equipos electrónicos de abordaje apagados, el Hércules adoptó su mejor configuración de combate. Todos los hombres se revisaban unos a otros mientras se preparaban para saltar. El piloto no se sorprendió cuando no encontró al buque auxiliar Fort Austin, entonces al mando del Capitán Sam Dunlop, veterano de la Segunda Guerra Mundial, en la posición donde se le había informado. Una breve llamada confirmó que el buque tenía al XV200 en su radar. A los pocos minutos de recibir un vector, los pilotos divisaron el transporte de carga de 23 000 toneladas a cinco millas que se dirigía al este a baja velocidad.

El C-130 inició una aproximación por la popa del transporte, a unos 150 pies por la amura de estribor. Al abrirse la rampa superior de la aeronave, el Capitán L tuvo la primera vista aérea del Atlántico Sur, que le resultó poco amigable desde el aire. El estado del mar era entre dos y tres. Mientras la aeronave mantenía los 1200 pies a una velocidad de 120 nudos, los comandos esperaban la luz verde para saltar. Luego de que el último de los hombres abandonara la rampa, el tripulante de abordaje informó al piloto “All troops dispatched”.

Luego, el piloto descendió a 600 pies siguiendo un procedimiento similar y lanzó las dos cajas de cartón impermeabilizadas con el resto del equipo, cada una con su paracaídas individual. Completado el lanzamiento, el Hércules XV200 retornó de inmediato a la isla Ascensión, donde arribó sin novedad tras un vuelo de 24 horas y 5 minutos.

6

Atlántico Sur

El RFA *Fort Austin* había lanzado un bote mucho antes y se aproximaba lentamente (a remo) a los paracaidistas que estaban diseminados en el agua, mientras una fuerte marejada abofeteaba los rostros de los comandos. “Teníamos chalecos salvavidas, y todos los inflamos una vez en el agua, porque uno podía ver el barco un minuto y, al siguiente, dejar de verlo, dada la fuerte marejada”, recordaría luego el Capitán L. El agua estaba congelada, pese a la ayuda de los trajes de agua que se les había provisto previendo esa eventualidad.

El jefe de la tropa fue el cuarto en ser recogido aquella tarde. Una vez a bordo, les sirvieron a todos una deliciosa sopa caliente que los reanimó del frío polar del Atlántico Sur. Casi en-

El piloto no se sorprendió cuando no encontró al buque auxiliar Fort Austin, entonces al mando del Capitán Sam Dunlop, veterano de la Segunda Guerra Mundial, en la posición donde se le había informado.



“Teníamos chalecos salvavidas, y todos los inflamos una vez en el agua, porque uno podía ver el barco un minuto y, al siguiente, dejar de verlo, dada la fuerte marejada”, recordaría luego el Capitán L.

seguida, recibieron órdenes de cambiarse, juntar todo su equipo y subir dos escaleras hasta la cubierta de vuelo. Desde allí, un Sea King los cruzaría hasta el HMS *Hermes*. El cabo de lanceros M advirtió que, si bien las armas y las municiones podían mojarse, no ocurría lo mismo con los detonadores y las radios. Secar y verificar estos delicados elementos debía ser su primera prioridad, una vez a bordo del buque insignia.

Tras aterrizar en el *Hermes*, el Capitán L fue conducido de inmediato a la presencia del comandante del portaaviones, Capitán Linley Middleton, nacido en Sudáfrica y el único piloto de la Fuerza de Tareas con experiencia de combate (adquirida en Suez, en 1956).

–Parece que la tarea que se les ha pedido hacer es tan importante que voy a perder un helicóptero Sea King y a su tripulación– dijo no bien terminaron los saludos de rigor–. ¿Cuál es la condición de su equipo después del salto?

–Todo el grupo está bien, Señor. Los últimos en salir del agua todavía están un poco congelados, ya que la maniobra de recolección demoró un poco. El problema más serio es nuestro equipo, que está húmedo, especialmente la radio satelital. Debemos secarla y lograr que funcione. El resto de los daños son superficiales, nada que no podamos arreglar en un par de horas, en un medioambiente seco, informó el Capitán L al comandante.

Middleton asintió. –Puede que no tengamos tanto tiempo. Mis órdenes son lanzarlos esta misma noche.

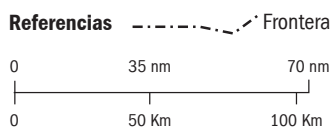
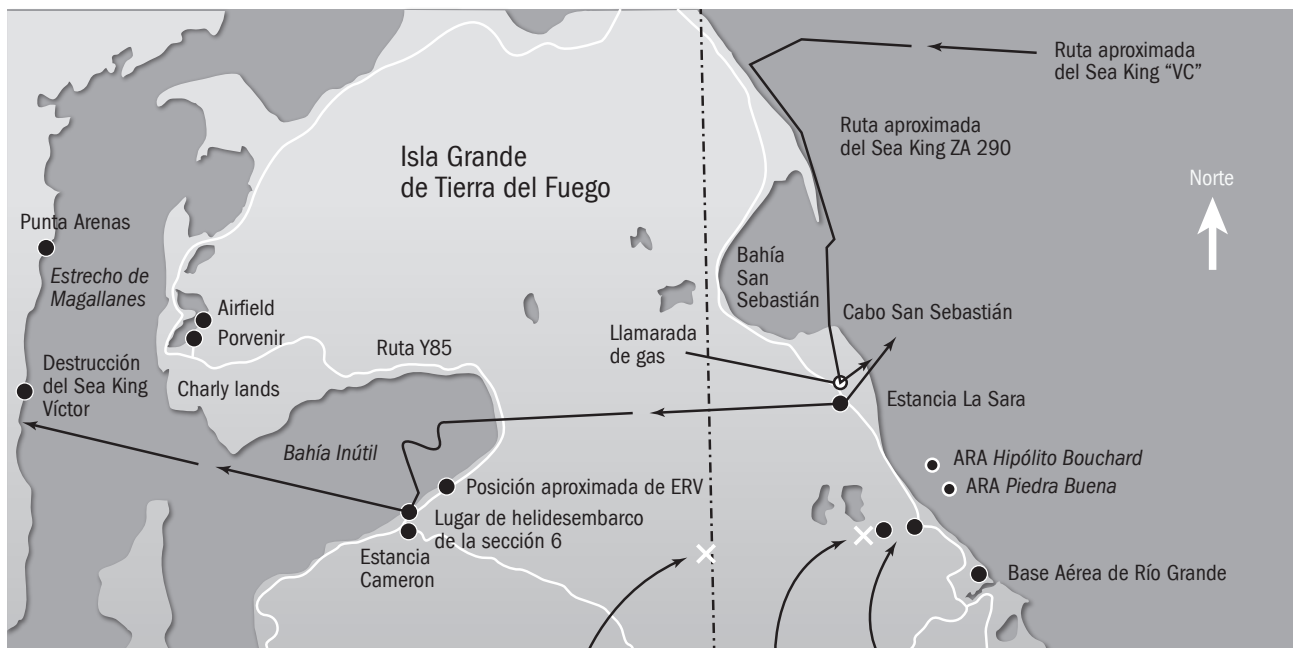
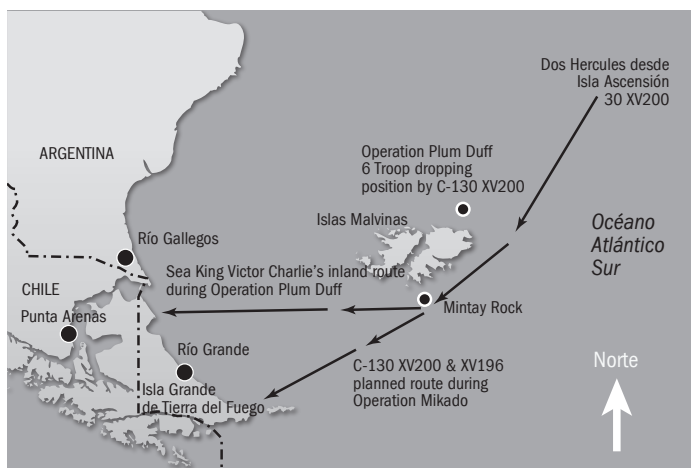
Esa madrugada, el comandante de la escuadrilla aeronaval de helicópteros 846, Bill Pollock, había reunido a aquellos pilotos que tenían adiestramiento y experiencia en el uso de los equipos de visión nocturna con el objeto de solicitar voluntarios para la misión. Sus

hombres lo encontraron de pie frente a una enorme carta aeronáutica que abarcaba desde Tierra del Fuego hasta las Malvinas.

“Creo que nunca olvidaré aquella reunión –dice Bennett–. Bill se veía desesperadamente preocupado y sin duda lo estaba... La reacción general fue de incredulidad; todos estábamos bastante cansados, aunque nos habíamos acostumbrado a operar en territorio enemigo, pero esto era algo nuevo. Una cosa era volar alrededor de las Malvinas, pero una misión de ida solo a través de la Argentina era otra. Y, sin embargo, tenía sentido. Si teníamos éxito, realmente podríamos salvar muchas vidas británicas. Después de pensarlo treinta segundos, mi reacción fue: ¡Sí!”

Todos se ofrecieron como voluntarios pero, finalmente, fueron elegidos para la misión el teniente de los Royal Marines Richard “Dick” Hutchins, el teniente de la Royal Navy Alan “Wiggy” Bennett y el suboficial Pete Imrie.

“Cuando se nos asignó la tarea –recuerda Bill Pollock– quedó claro que iba a ser extremadamente peligrosa y que se trataría de una misión de ida solamente. Tenía que elegir a la mejor tripulación para la misión, pero sin mermar el personal adiestrado y con experiencia en el uso de los visores nocturnos, dado que estábamos volando misiones vitales con las fuerzas especiales todas las noches. Los dos eran excelente pilotos, pero elegí a Wiggy particularmente por sus habilidades como navegante y a Dick por su conocimiento militar en operaciones de evasión y de escape. A Dick lo designamos comandante tan solo porque era el más antiguo. Ambos estaban contentos con Pete Imrie como tripulante. La directiva para

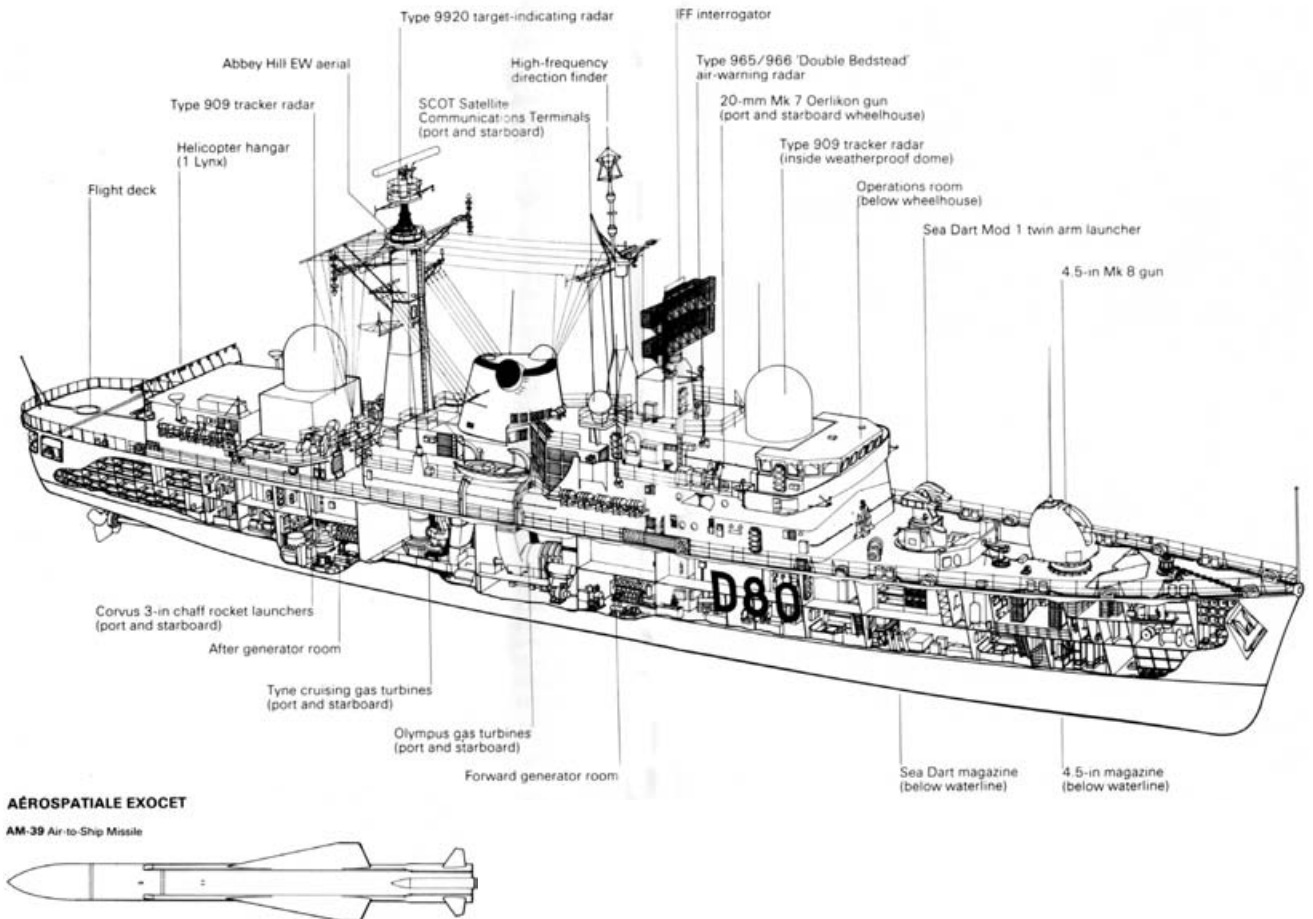


Punto de emergencia para helidesembarco Sección 6

Punto de helidesembarco original

Sección Miranda & Estancia Las Violetas, punto previsto para la caída.

HMS Sheffield Type 42 Destroyer



la misión me llegó directamente de Sandy Woodward en persona. Sandy sabía que “Plum Duff” era una aventura desesperada, pero era obvio que lo habían convencido de que tenía razonables expectativas de éxito, y juzgaba que el sacrificio de la aeronave y probablemente de su tripulación estaba justificado si ayudaba a neutralizar la amenaza del Étandard/Exocet. Ciertamente, no habría podido prescindir de otra tripulación, ya que estábamos usando reemplazos como copilotos en misiones operativas que no tenían ningún entrenamiento en el uso de los visores nocturnos” (10).

El recuerdo del entonces Teniente Alan Bennett es algo distinto: “Normalmente, para una operación de tal complejidad el comandante de la escuadrilla habría elegido a uno de sus comandantes subordinados del escuadrón aeronaval de helicópteros 846, pero Richard Hutchings y yo éramos ambos relativamente nuevos, aunque con dos años y medio de experiencia en la línea del frente bajo nuestros cinturones” (11).

En un anexo de la cámara de oficiales del *Hermes*, el Capitán L se reunió a eso de las 20:00 por primera vez con el piloto del *Sea King*, Hutchings, y el copiloto y navegante, Bennet, un oficial jovial, que era un digno representante de la Fleet Air Arm, trabajador incansable, y un apasionado de la marina y de la aviación. El suboficial Imrie era más bien taciturno. Hutchings y el Capitán L ya se conocían de un curso que habían compartido en Warminster. Les tomó alrededor de una hora saber qué esperaba cada uno del otro. Después, la conversación giró en torno a elegir un punto o una zona de helidesembarco desde donde los SAS pudieran conducir su aproximación clandestina hacia la Base Aeronaval de Río Grande.

(10)
Citado en Southby-Taylor,
Exocet Falklands pág. 160

“Aparte de nuestras cartas aeronáuticas, nuestra cobertura cartográfica del territorio argentino era virtualmente inexistente –recuerda Bennet–. Todo lo que Andy había traído consigo eran

(11)
Citado en op. cit. pág. 160



De pronto, recibieron el anuncio de que el *Hermes* no podía permanecer otra noche en esa área, por lo que la operación sería lanzada desde el más rápido HMS *Invencible*.

con los mapas era casi imposible –recuerda el Capitán L–, pues no había manera de hacerlo con una escala tan pequeña y con tan pocos detalles. A Hutchings se le había dado la orden de dejarnos lo más cerca posible del blanco, sin tener que consultar con nosotros, los que íbamos a realizar el trabajo. Él también creía que podía extrapolar la foto a una posición probablemente a 4 o 5 kilómetros próxima al objetivo, por lo que conjeturé que allí sería donde nos iba a dejar” (13).

Uno de los puntos centrales era determinar desde qué punto lanzarían el helicóptero y en qué momento; ello surgiría del consenso entre el Capitán Middleton y el Contraalmirante Woodward. Los planificadores eligieron una posición al sur de la Roca Mintay, unas 33 millas al sur de la isla Soledad. Esto implicaba, en la práctica, lanzar el helo (14) a 325 millas náuticas de la costa Argentina, en un curso NNE 271° verdadero. Aunque el despegue se había programado para la medianoche del 16/17 de mayo, la operación debió posponerse 24 horas, debido a que se había informado de la presencia de una niebla muy espesa sobre el continente y debido a que los equipos de comunicaciones aún no estaban completamente secos.

De pronto, recibieron el anuncio de que el *Hermes* no podía permanecer otra noche en esa área, por lo que la operación sería lanzada desde el más rápido HMS *Invencible*. El traspaso de cubierta estaba previsto para las 17:00 del 17 de mayo. Poco antes de abandonar el buque, la tripulación del Sea King mantuvo una reunión con el Capitán de Corbeta Richard Harden, el ingeniero del escuadrón, quien los instruyó acerca de cómo hundir un Sea King.

“Nuestra frustración en el *Hermes* –recuerda Bennett– frente a la falta de facilidades y de apoyo del buque, se esfumó desde el momento en el que tocamos la cubierta del *Invencible*. Toda la operación pasó a estar sobre ruedas bien aceitadas. Todos los asuntos domésticos fueron atendidos, mientras nosotros nos concentramos en la planificación. Se nos facilitó una sala de reunión para nuestro exclusivo uso, en contraste con el *Hermes*, donde no disponíamos de ningún lugar seguro, pese a la naturaleza secreta de la inminente operación. En la sala de operaciones del almirante, finalizamos nuestros planes, con la valiosa asistencia del capitán y de su plana mayor. El Capitán de Corbeta “Des” O’Connor logró reunir elementos que habían sido inconseguibles en el *Hermes*, tales como, cinta adhesiva negra, un hacha, un diccionario inglés-español y muchos otros artículos parecidos. Después de coordinar nuestra agenda para las siguientes nueve horas, nos retiramos a la cámara de oficiales” (15).

Después de cenar, la tripulación y el equipo SAS se reunieron una vez más para ultimar los detalles de la operación: “Confirmamos el punto de helidesembarco primario en proximidades de la estancia Miranda –recuerda el capitán L– y el secundario, no muy lejos, en

dos copias de sus mapas en blanco y negro que alguien había robado de la Universidad de Cambridge y su “mapa de escape” que, desde nuestro punto de vista, era inservible. Teníamos las cartas náuticas y un mapa en blanco y negro del tamaño de una hoja A4, en una escala muy pequeña que habíamos denominado “el mapa de 1947”. Fuera de nuestra mente quedó la idea de la precisión milimétrica a la que nos habíamos acostumbrado. Por esta causa, decidimos hacer una aproximación al continente lo más corta posible. En consecuencia, anulamos los planes de aparecer por la costa sur de Río Grande y, en su lugar, apuntamos a un punto ubicado 60 millas náuticas al norte, costa arriba” (12).

“Había dos fotos aéreas de una parte no identificada de la Patagonia. Relacionarlas

(12)
Citado en op. cit. Souhtby-Taylor
pág. 164

(13)
Citado en op. cit., pág. 164.

(14)
Abreviatura que, en la jerga
naval, significa helicóptero.

(15)
Citado en op. cit., pág. 169.

la estancia Las Violetas, así como también un punto de helidesembarco de emergencia en la frontera. La idea era ver si habían dado la alarma por alguna fallida inserción o si el helicóptero había sido obviamente detectado. Desde esta tercera posición, podríamos planificar qué hacer para reorganizarnos. No es inconcebible pensar que, en unos pocos días, habríamos estado en algún lugar próximo al objetivo. Estábamos limitados al peso que pudiéramos cargar. Como se nos había convertido en una patrulla de ataque con explosivos y municiones extra, ahora éramos el doble de una patrulla de reconocimiento, lo que hacía todo un problema el poder ocultarse⁽¹⁶⁾.

“Se nos pidió –recuerda el hoy Comodoro Bennet– mantener los ojos abiertos por si aparecía el portaaviones argentino (ARA 25 de Mayo), con instrucciones de romper el silencio radioeléctrico (alta frecuencia por supuesto), si lo veíamos”⁽¹⁷⁾.

7

Tierra del Fuego

A bordo del *Invencible*, todo estaba listo, hasta el más mínimo detalle. Eran 14 minutos pasadas la medianoche del 17 de mayo. Se proveyó a los comandos de trajes de inmersión para ponerse encima de los uniformes. La distancia que había que recorrer era tan grande y el agua estaba tan fría que el Capitán L lo consideró una pérdida de tiempo. No obstante, el suboficial les vendió la idea de que los ayudaría a mantenerse calientes en la parte trasera del helicóptero. Enseguida embarcaron en el Sea King, que había sido despojado de todos los asientos y en el que solo había baldes llenos de lo que parecían pedacitos de papel metálico. Les explicaron que se trataba de *chaff* (cintas metálicas) para ser usadas como contramedida en caso de ser iluminados por un radar enemigo. La tropa se sentó en el piso del aparato con las espaldas contra el fuselaje. El equipo se colocó en el medio, frente a cada hombre. Nadie hablaba; el ruido de los motores apagaba cualquier conversación. Todos sabían que el Sea King no podía flotar, porque había sido desmantelado, y tampoco llevaban balsas salvavidas, lo cual significaba que el menor inconveniente que se presentara sobre el mar durante el vuelo de 320 millas náuticas que los separaba de la Argentina podía serles fatal. A bordo del Sea King ZA-290, nombre en código “Víctor Charlie”, la atmósfera era tensa.

“Es difícil describir la situación en la que nos encontrábamos, recuerda Bennet. Habíamos estado volando entre tres y tres horas y cuarto, y al menos dos horas de ese tiempo en el espacio aéreo enemigo. La niebla le daba una mirada irreal a todo lo que podíamos ver, y de mirar alrededor, nos parecía que esta parte de la costa no estaba tan deshabitada como se nos había hecho creer. A pesar de operar con el mapa de 1947 y cartas con escala reducida, sabía dónde nos encontrábamos con un error de □ de milla. Nuestros mapas y cartas no mostraban ningún objeto hecho por el hombre, solo una ruta solitaria que serpenteaba el lugar de norte a sur, una milla tierra adentro desde la costa. Sin embargo, había misteriosos destellos de luz que nos rodeaban y evidencia de edificios y de habitantes. La impresión general era que no estábamos solos. Estábamos bien dentro de territorio enemigo en una máquina que hace tanto ruido que tenés que gritar para ser oído, a menos que hables por el intercomunicador. No podíamos darnos el lujo de permanecer allí por mucho tiempo”⁽¹⁸⁾.

El helicóptero se posó próximo a la estancia La Sara⁽¹⁹⁾, a unos 42 kilómetros del objetivo y, allí, el Capitán L tuvo que tomar una decisión. Eran las 7.00 GMT del 17 de mayo. Estaban muy cerca de la ruta nacional 3 y envueltos en una espesa niebla.

El Capitán L les informó a Dick y a Wiggy que, en su opinión, la zona de helidesembarco no era segura y que debían dirigirse sin demora al punto de emergencia previsto, en la frontera con Chile, desde donde podrían regresar hacia territorio argentino. Dick no era de la misma

Estábamos bien dentro de territorio enemigo en una máquina que hace tanto ruido que tenés que gritar para ser oído, a menos que hables por el intercomunicador. No podíamos darnos el lujo de permanecer allí por mucho tiempo”.

(16)
Citado en op. cit., pág. 170.

(17)
Citado en op. cit., pág. 174.

(18)
Entrevista de Southby-Taillyour con Bennet del 10.05.2011, citada en op. cit., pág. 181.

(19)
Esta posición coincide con los registros de tracking del ARA Bouchard, véase op. cit., Fachin y Speroni.



opinión. Andy notó enseguida que el piloto estaba desilusionado cuando este le manifestó que los había dejado en el punto convenido. Andy insistió en que debían irse de allí. Tras un breve debate, ambos pilotos estuvieron de acuerdo en llevarlos hasta el punto de helidesembarco de emergencia.

El sexto sentido del capitán del SAS no lo había traicionado. En la madrugada del 17 de mayo, mientras el destructor ARA *Bouchard* (D-26) navegaba próximo a la costa fueguina, la Central de Información de Combate (CIC) del buque detectó un contacto aire con arrumbamiento general este y con una velocidad estimada en 120 nudos que se desplazaba sobre tierra. Este contacto desapareció en proximidades de la playa y, minutos después, reapareció, pero ahora con arrumbamiento oeste, es decir, con rumbo hacia la frontera argentino-chilena⁽²⁰⁾.

Ello generó la alarma de un posible golpe de mano enemigo en toda la zona próxima a la base aeronaval de Río Grande, que se encontraba defendida por elementos de los Batallones de Infantería de Marina N.º 1 y N.º 2 al mando del Capitán de Fragata I.M. Miguel Pita. Cuando se verificó que la aeronave no era propia, se despacharon enseguida patrullas en todas direcciones en busca de los incursores⁽²¹⁾.

Mientras tanto, el helicóptero despegó de la estancia La Sara en medio de la espesa niebla. Ya a los 20 pies de altura, perdió todo contacto con el suelo, pese a disponer de equipos de visión nocturna. Con el motor a toda marcha, adoptó un rumbo oeste sin tener la menor referencia del terreno al que se dirigía. Casi enseguida, fue iluminado por un radar de búsqueda aérea. Durante unos cinco minutos, los hombres tuvieron el corazón en la boca. Como contramedida, lanzaron el *chaff* que tenían a bordo por la puerta lateral. Unos diez minutos más tarde, Dick les informó que estaban cruzando la frontera. El vuelo desde la estancia La Sara había insumido una media hora cuando comenzaron a volar sobre el Estrecho de Magallanes (Chile). En ese momento, siguiendo los protocolos de adiestramiento, la tripulación arrojó todas sus armas al agua.

Decidieron volar algún tiempo a lo largo de la costa chilena para asegurarse de que el lugar estuviera desierto. Luego, descendieron en un bajo promontorio herboso sobre la playa. El Capitán L y su equipo tardaron apenas cinco minutos en desembarcar. Desde allí, tenían que marchar unas 35 millas hasta la frontera y otras 30 millas hasta el objetivo; tenían confianza en poder lograrlo. Intercambiaron saludos mientras soplabla una fuerte brisa del oeste con aguanieve. Wiggy le mostró a Andy en el mapa el lugar aproximado donde se encontraban.

Con las primeras luces del 18 de mayo, inspeccionaron el terreno sin lograr una completa certidumbre acerca de dónde se encontraban. Poco después de organizar el campamento, uno de los comandos anunció que tenía dolor de garganta. Sus síntomas comenzaron a empeorar rápidamente hasta alcanzar un cuadro de fiebre muy alta. El Capitán L se vio así

(20) Rey Álvarez, Rafael, "Ficción o Realidad", Puestos de Maniobra, pág. 21.

(21) Pita, Miguel, "Intervención de la Brigada de Infantería de Marina N.º 1", Boletín del Centro Naval N.º 739, pág. 151. Dispone de un gráfico de la derrota del helicóptero Sea King de acuerdo con los registros de tracking del ARA *Bouchard*.

enfrentado a un nuevo obstáculo que no había previsto. Decidió llamar por el teléfono satelital a Hereford y, tras informar de su precaria situación, solicitó ser reabastecido de agua y de comida antes de reingresar a la Argentina. La respuesta fue rápida e inesperada. Deberían dirigirse a un punto de reunión de emergencia de su elección; a partir de allí, serían comandados por el capitán Pete Hogg.

Tras dejar los SAS, el Teniente Hutchings comenzó a buscar un lugar desolado donde hundir el Sea King y esperar unos días antes de entregarse a las autoridades chilenas, conforme a lo planeado. La pequeña caleta de Agua Fresca, ubicada unos 20 kilómetros al sur de Punta Arenas, le pareció un buen lugar para descender. Mientras él permanecía en los controles, Bennett e Imrie prepararon el aparato para ser hundido y una soga de 60 metros con la cual el piloto sería arrastrado hacia la costa.

Los esfuerzos del piloto por hundir el Sea King fracasaron, por lo que decidió posarse en la playa. Poco después de las 9.30, la tripulación incendió el aparato y desapareció sin dejar rastros. El ruido de los rotores alertó a dos lugareños, Víctor Soto y Luis Arteaga, que fueron los primeros en descubrir los restos de la máquina y alertaron de inmediato a los carabineros⁽²²⁾. La noticia pronto se filtró a la prensa y estaba en todos los medios.

A las 2.00 de la madrugada, el *Wing Commander* Sydney Edwards atendió el teléfono de su habitación/oficina en la embajada británica en Chile, algo sobresaltado. Del otro lado del auricular, estaba el Capitán Patricio Pérez, oficial de la FACH⁽²³⁾, que le había sido asignado como enlace. Este le manifestó que su superior, el General Rodríguez, miembro del estado mayor del General Matthei, deseaba verlo con urgencia. Grande fue su sorpresa al enterarse, de boca de las autoridades chilenas, que un helicóptero Sea King de la Royal Navy había sido deliberadamente incendiado por su tripulación en las proximidades de Punta Arenas. La pregunta del general chileno era qué estaba haciendo ese aparato en territorio chileno⁽²⁴⁾. Edwards manifestó con evidente sinceridad ignorar todo el asunto, pero se comprometió a hacer urgentes averiguaciones e informar las novedades a Rodríguez lo antes posible.

Ken Hayr, su superior en el Reino Unido, le manifestó que no se lo había prevenido de esta misión y que ni siquiera ahora podía adelantarle información. No obstante, le dio los argumentos que debería transmitir a las autoridades chilenas para justificar el incidente⁽²⁵⁾: Se trataba, le dijo, de una misión de reconocimiento de rutina que había experimentado serios problemas en su equipo de navegación y de comunicaciones. Ello generó que, en medio de condiciones meteorológicas adversas, la tripulación se extraviara. Al agotarse el combustible, no habían tenido otra alternativa que aterrizar en el primer lugar favorable. Creyendo encontrarse en territorio argentino, llevaron a cabo el procedimiento de práctica para estos casos, es decir, destruir el aparato y darse a la fuga para evitar ser capturados por el enemigo.⁽²⁶⁾ Los chilenos aceptaron las explicaciones de Edwards, por lo que el incidente no afectó la relación de cooperación entre ambos países.

Entre el 19 y 24 de mayo, la tripulación se las arregló para conseguir agua y eludir la búsqueda que estaban llevado a cabo las autoridades chilenas. Lo inhóspito del lugar y lo poco transitado de la zona colaboraron para que no se los detectara. Finalmente, el 25 de mayo hacia las 9 de la mañana, se entregaron en el poblado de Parrillar, donde fueron detenidos por el Capitán Marco Torres del cuerpo de carabineros y trasladados a Punta Arenas.

La noticia llegó rápidamente a oídos de Edwards, quien hizo rápidos arreglos para que los tres hombres fueran custodiados por personal de la FACH y transportados por aire a Santiago de Chile, donde esperaba poder sacarlos del país lo más discretamente posible. Con el visto bueno del embajador John Heath y el cónsul John Cummins, se acordó que la Srta. Alison, la secretaria de la cancillería británica, les diera alojamiento en su domicilio particular para evitar la prensa.

El helicóptero despegó de la estancia La Sara en medio de la espesa niebla. Ya a los 20 pies de altura, perdió todo contacto con el suelo, pese a disponer de equipos de visión nocturna. Con el motor a toda marcha, adoptó un rumbo oeste sin tener la menor referencia del terreno al que se dirigía.

(22) Clarín, 22 de mayo de 1982, pág. 12.

(23) Abreviatura de la Fuerza Aérea de Chile.

(24) Edwards, Sydney. *My Secret Falklands War*, The Book Guild Ltd, 2014, pág. 70.

(25) *Hasta tanto no se desclasifiquen todos los documentos secretos británicos referidos a esta operación, no existe la certeza absoluta de que la FACH no haya estado al corriente de esta misión, máxime cuando el propio General Fernando Matthei hizo público, después de la guerra, que Chile colaboró con el Reino Unido durante la contienda suministrando información de inteligencia. El grado de colaboración de Chile sigue siendo materia de controversia y de especulación.*

(26) *Op. cit.*, pág. 72.

El misterio del Sea King

Leonardo Zwartar

PUNTA ARENAS, Chile (Enviado especial). En la playa de una solitaria caleta del estrecho de Magallanes, parcialmente cubiertos por un tumulo de tierra, yacen los restos de un helicóptero inglés que testimonia, sin posibilidad de dudas, la primera incursión de una unidad armada británica sobre el continente americano.

Hasta anoche se desconocía el paradero de los tripulantes del Sea King, cuya presencia en territorio chileno motivó la protesta del gobierno del general Augusto Pinochet y las excusas de Gran Bretaña.

La prensa no tiene acceso a los detalles de la investigación que se está llevando a cabo, pero fuentes responsables aseguran que las pesquisas incluyen empadronamientos de los hoteles y otros sitios de alojamiento "sin resultados positivos".

Las autoridades negaron que los presuntos tripulantes del aparato —tres— hubieran encontrado refugio en la población, donde vive una nutrida colonia británica, descendiente de los pioneros que labraron la riqueza minera en las vastas estancias magallánicas.

El lugar La caleta de Agua Fresca está situada a po-

co menos de 20 kilómetros al sur de esta ciudad. Se trata de un sitio desolado, una ribera boscosa, desde la cual se alcanza a visualizar enfrente la costa de la isla de Tierra del Fuego. Allí vivían normalmente algunos humildes pescadores de centolias, algunos de los cuales percibieron en la madrugada del día miércoles pasado, alrededor de las 8.30, el vuelo de un helicóptero, el cual habría manifestado algunas fallas en el motor.

El mal tiempo reinante impidió verificar los comentarios que en esa mañana se intercambiaron los vecinos respecto del estallido de una aeronave en las proximidades de ese lugar. Sin embargo, la curiosidad de dos pescadores los hizo acercarse hasta el sitio y allí descubrieron los restos de la máquina, sobre lo cual alertaron de inmediato a los carabineros.

En pocas horas, los funcionarios intervinientes dispusieron un cerco de seguridad sobre la zona y procedieron a evaluar las primeras investigaciones.

La máquina siniestrada es un Sea King, matrícula militar RA290, con capacidad para llevar a 22 soldados pertrechados. Los investigadores habrían encontrado en las proximidades restos de una fagota, e indios —tales



Pobladores de la caleta de Agua Fresca llevan uno de los poleos del rotor del Sea King, caído en Chile.

como un saco de dormir y un cubchilla de montar— de que allí dos o tres personas realizaron un precario campamento.

Victor Soto, de 22 años, y Luis Arteaga, de 28, dos pescadores que viven en un modesto rancho situado a 2 kilómetros del lugar donde se estrelló la aeronave, señalaron a Clarín que solamente alcanzaron a percibir el ruido intermitente de las aspas del helicóptero al sobrevolar el paraje en medio de la oscuridad.

Soto y Arteaga acompañaron a los enviados de este diario hasta el sitio donde las autoridades chilenas enterraron los restos de la máquina calcinada —como es de rigor según los procedimientos internacionales cuando un país neutral se ve comprometido por un caso como éste— y precisamente en esos momentos pudieron observar cómo la marea arrojaba sobre la playa las largas aspas de la aeronave que habían quedado mar adentro. Estas piezas presentaban señales de un fuego intenso y mostraban sus partes metálicas fundidas y chamuscadas.

El director de una escuela rural situada en las proximidades de Agua Fresca, César Maldonado, dijo que escuchó dos explosiones de noche y, una hora más tarde, al clarear el día, observó llamas a lo lejos, hacia la costa.

Oscar Fernández Roal

Hipótesis sobre el helicóptero caído

LONDRES (AP, EFE, R-L y UP). — El helicóptero británico Sea King, estrellado en Chile, podría haber sido enviado en misión secreta para instalar un equipo de espionaje electrónico a fin de dar temprana advertencia de un ataque argentino a la flota inglesa que opera en el Atlántico sur, dijo ayer el periódico "Daily Mail".

El diario señaló que el Sea King no estaba destinado a misiones de reconocimiento tales como las señaladas por el Ministerio de Defensa en su explicación del accidente.

Fuentes de Defensa, citadas por el "Daily Mail", indicaron que los Sea King pueden transportar un equipo de hasta cuatro toneladas. Un radar de tierra y un transmisor no sobrepasan ese peso.

Pur otra parte, la BBC informó que las autoridades chilenas suspendieron en la víspera la búsqueda de los tres tripulantes del helicóptero.

La emisora —que en un noticiero mostró escenas del lugar en que las avionetas destruyeron el aparato— atribuyó a un militar chileno la declaración de que "si quieren salir y entregarse nos sentiremos muy complacidos de verlos".

El coronel de la BBC, Michael Vestey, dijo desde Londres que los tripulantes, al parecer considerando que estaban en territorio argentino, habían inutilizado el aparato antes de esconderse.

Agencia DPA

Al final, todas las partes coincidieron en que sería mejor blanquear la situación a la opinión pública, llevar a cabo una conferencia de prensa y, luego, sacarlos del país abiertamente.

Jarpa: la Argentina debe estar tranquila

El embajador de Chile en la Argentina, Sergio Onofre Jarpa Heras, reafirmó ayer que "la Argentina puede quedarse tranquila porque Chile lo sigue cubriendo las espaldas" y sostuvo que la posición de su país respecto al conflicto anglo-argentino "no ha variado".

Consultado respecto de si el episodio vinculado con el hallazgo del helicóptero británico Sea King en territorio chileno era una maniobra británica para perjudicar los lazos de amistad y de buenas relaciones entre Chile y la Argentina, dijo: "Yo pienso que los ingleses más que haciendo un reconocimiento en Tierra del Fuego, puede ser que hayan estado efectuando un reconocimiento en el mar, al este de ese territorio, tal vez tratando de ubicar a la flota argentina".

Ansiedad por las noticias

COMODORO RIVADAVIA (Enviado especial). — Tal vez por haber sido esperada durante muchos días, la noticia básica del Atlántico sur no trajo cicatrices en el normal desenvolvimiento de quienes habitan esta ciudad. Lejana, inevitable y poco sorprendente —aunque jamás deseada— la colisión bélica demostró sin embargo que es necesario asumir en forma definitiva los derivados físicos y espirituales de una larga guerra.

Con serena circunspección así lo interpretó la ciudad comodorense, independientemente de las reacciones que genere el resultado final del enfrentamiento.

Mientras los informes suministrados por la cadena nacional de radio y televisión permitían determinar que los soldados argentinos desfilaban a las tropas británicas, el ánimo público solo fue inclinado por una circunstancia. Ayer llegó al aeropuerto local un único vuelo procedente de Buenos Aires y, en las inmediaciones del mediodía fue cancelada totalmente la operación aerocomercial. Tanto Aerolíneas Argentinas como Austral Líneas Aéreas anunciaron que por lo menos hasta el próximo martes sus servicios no bajarán por la costa, más allá de Bahía Blanca.

Será obligatorio recurrir a los largos y prolongados desplazamientos terrestres, así como prácticamente suprimida —o en tal caso muy demorada— la recepción de

diarios y revistas porteños. La incomodidad y la falta de información complementaria —son ajetadas en toda la Patagonia como dos pequeños tributos más a la soberanía marítima.

Pese a dicha irregularidad se estima que igualmente llegará hoy a esta ciudad la delegación justicialista encabezada por el escribano Desoldado Bittel y por el doctor Antonio Caffera. Todo parece indicar, además, que el grupo no está integrado por el dirigente gremial Lorenzo Miguel. Los políticos manifestarán su adhesión a las Fuerzas Armadas saludando al comandante del V Cuerpo de Ejército, Osvaldo Jorge García, ofrecerán una conferencia de prensa y rendirán homenaje a los caídos civiles y militares de este hecho histórico durante la celebración de una misa vespertina.

En tanto se anunciaba extraoficialmente en Comodoro Rivadavia la disponibilidad de ochocientos camas para atender a los heridos en el combate por los medios de comunicación locales se solicitaba que los doctores de sangre dejaran de concurrir al hospital regional por estar cubierta la cantidad de plasma requerida en esta situación. Al mismo tiempo se pedía a todo el país el envío de botas de goma preferentemente negras. Este tipo de calzado será expedido hacia la zona de operaciones.

Los voceros oficiales declinaron comen-



Soldados argentinos marchan hacia posiciones defensivas, luego de conocerse los últimos informes sobre los maniobras británicas realizadas ayer en los Molinos.

mentar los detalles de la confrontación armada. También manifestaron desconocer las medidas que podían haberse tomado en la estancia El Cóndor —aparente propiedad de la corona británica— y la eventual asistencia del presidente Galtieri a los asusteros actos con que será celebrado aquí el 25 de Mayo.

Luego, ya en plena noche, un observador consultado acerca del helicóptero enemigo incendiado el jueves cerca de Punta Arenas, declaró: "Una sencilla estimación de su autonomía demuestra que no había desperdiciado de la zona atlántica. Es obvio que sufrió un inconveniente mecánico y

que fue destruido a propósito después de alertar en emergencia. Al margen de los reclamos diplomáticos se supone que Chile encontrará ahora a los tripulantes".

Y con respecto a la batalla de ayer, dijo el analista: "La flota inglesa parece manejar por tácticas que siendo inéditas parecen ser absurdas. No puede explicarse de otro modo el hecho de haber penetrado en el estrecho que separa las dos grandes islas. En síntesis, podría decirse que hasta ahora, los resultados obtenidos por las tropas argentinas son muy alentadores".

Carlos Marcelo Thiery

La incómoda presencia de la tripulación británica en Chile generó mucha discusión entre las autoridades británicas y chilenas. Al final, todas las partes coincidieron en que sería mejor blanquear la situación a la opinión pública, llevar a cabo una conferencia de prensa y, luego, sacarlos del país abiertamente. Si se manejaba la situación con cuidado, ello alejaría cualquier hipótesis de que los chilenos estaban colaborando con las Fuerzas Armadas británicas al permitirles usar su espacio aéreo. También neutralizaría aquellos rumores de que la tripulación había sido maltratada cuando fue encontrada.⁽²⁷⁾

(27) Op. cit., pág. 75.

La conferencia de prensa se llevó a cabo en la recepción de la Embajada Británica ubicada en la planta baja. El Teniente Hutchings y la tripulación aparecieron sentados detrás de un escritorio vestidos de civil. El resto de la habitación estaba llena de periodistas y de camarógrafos. Solo habló el Teniente Hutchings, quien se limitó a leer en inglés una declaración previamente preparada. Esta repetía la historia que se les había transmitido a los chilenos. El Teniente aprovechó para disculparse por haber ingresado ilegalmente en el país y aclaró que habían sido muy bien tratados por las autoridades chilenas y que estaban muy agradecidos por la ayuda recibida. Al día siguiente, los tres hombres volaron de regreso al Reino Unido, eludiendo el contacto con los medios.⁽²⁸⁾

Mientras tanto, los ocho hombres del Capitán L emprendieron una marcha de 20 kilómetros rumbo a la frontera chilena. La comida estaba casi agotada, y su equipo de comunicaciones había dejado de funcionar. Solo quedaba contactar al cónsul británico en Punta Arenas para que les brindara algún tipo de asistencia.

El 26 de mayo, el capitán L y el cabo de lanceros M cubrieron sus uniformes con camperas civiles "Cotswold" y dejaron atrás todo su armamento para emprender una larga caminata hacia la localidad chilena de Porvenir. Una vez allí, lograron ubicar una pequeña casa prefabricada que tenía un teléfono desde el cual hicieron contacto con el cónsul británico. Este los atendió de mala gana y, tras escucharlos, les sugirió que se entregaran. Mientras analizaban qué hacer y se reponían de la insólita falta de cooperación del cuerpo diplomático, alquilaban una habitación en el pueblo.

El capitán L, de muy mal humor, decidió salir a dar un paseo para aclarar sus ideas. Créase o no, en plena noche, mientras pasaba frente a un pequeño restaurante que tenía las puertas abiertas, pudo ver, en su interior, los rostros familiares de Pete Hogg, Brummie Stokes y Bronco Lane, todos miembros del SAS que no podían estar allí sino para buscarlo, lo que confirmó enseguida.

Esa misma noche, recogieron al resto de la Sección 6 y los alojaron en una precaria vivienda de la localidad. Todo parecía haberse encaminado hasta que Hogg les dijo: "Cuando se recuperen, se les ordenará cruzar la frontera de regreso a fin de completar la misión. La operación Mikado del Escuadrón B todavía sigue en pie". Nadie podía dar crédito a lo que oían, pero así estaban las cosas.

En la mañana del 30 de mayo, los ocho SAS fueron literalmente escamoteados las tres millas que los separaban del aeropuerto Capitán Fuentes Martínez, donde los esperaba un pequeño avión monomotor. Los abordaron vestidos de civil para el corto vuelo de 25 millas hasta Punta Arenas. Una vez allí, el avión rodó hasta estacionarse al lado de un bimotor que los llevaría hasta Puerto Montt. Allí cargaron combustible para seguir viaje hasta Santiago. Al descender del avión, los esperaba una columna de vehículos que los condujo a una casa segura, lejos de las cámaras. Entre el 30 de mayo y el 8 de junio, la Sección 6 permaneció aislada en un *bungalow* de cuatro habitaciones con un enorme jardín, único lugar donde se les permitía caminar. El 8 de junio, se les informó al Capitán L y a su equipo que volarían de regreso al Reino Unido y que ya no tomarían parte en la campaña.

8

Conclusión

A partir del mes de mayo, los aviones Super Étendard y sus pilotos no corrieron ningún riesgo, pues fueron dispersados en distintos lugares, como previsión de un posible golpe de mano enemigo. A pesar de que tenían las espaldas bien cubiertas, el 16 de mayo alrededor de las 10.15, mientras el destructor ARA *Bouchard* (CF Washington Barcena) permanecía fondeado entre Cabo Domingo y Cabo del Medio, próximo a la ciudad de Río Grande, de-

El Teniente aprovechó para disculparse por haber ingresado ilegalmente en el país y aclaró que habían sido muy bien tratados por las autoridades chilenas y que estaban muy agradecidos por la ayuda recibida.

(28)
Op. cit., pág. 75.

**Se habían detectado tres
pequeñísimos contactos
de superficie que, a 9000
yardas mar adentro,
navegaban lentamente en
círculos amparados por la
densa niebla reinante.**

(29)

Relato del Teniente de Navío Rafael Rey Álvarez, quien estuvo a bordo del destructor ARA Bouchard cuando se sucedieron estos hechos (véase "Ficción o Realidad", Revista Puestos de Maniobra, págs. 21 a 23).

tectó emisiones sonar que se repetían a intervalos de una hora aproximadamente. El suceso se repitió en tres oportunidades, y la búsqueda antisubmarina efectuada dio resultado negativo. Al caer la noche, el buque quedó envuelto en una espesa niebla que impedía la visión de la proa desde el puente. Hacia las 19.35, comenzaron a sonar estridentemente los gongos de combate por todo el buque, y la tripulación se dirigió con prisa a sus puestos de combate mientras se establecía la condición de clausura en todo el buque, conforme a la doctrina imperante en tiempo de guerra. ¿Qué había ocurrido? En el radar DECCA, se habían detectado tres pequeñísimos contactos de superficie que, a 9000 yardas mar adentro, navegaban lentamente en círculos amparados por la densa niebla reinante. De pronto, los contactos iniciaron la aproximación a la costa en una formación triangular, uno al frente y los otros dos algo retrasados. El radar de control tiro los buscó y, finalmente, enganchó los blancos. Al mismo tiempo, los cañones dobles de la torre 2 de proa giraron a babor obedeciendo fielmente las órdenes de seguimiento que recibían. El comandante ordenó iniciar el fuego. Seis fogonazos iluminaron la noche en medio de la niebla. La onda expansiva de las salvas rompió algunos vidrios del puente, y el acre olor a pólvora inundó el recinto. Instantáneamente, se vio en el radar cómo los contactos deshacían la formación y, a máxima velocidad, viraban y se dirigían mar adentro. Pocos minutos después, el buque levó anclas e inició una febril búsqueda de los posibles incursores. Los contactos habían desaparecido y, pese a los esfuerzos desplegados, no pudieron ser retomados. Desde el inicio de la alarma, habían transcurrido apenas diez minutos. En Río Grande, todo se alteró: las aeronaves fueron reposicionadas, los vehículos se alistaron y, cargados de tropas, salieron a efectuar rastrellajes. Durante toda la noche, la alerta fue total. Más tarde, el buque regresó a su estación de patrulla sin que se produjeran novedades⁽²⁹⁾. En la mañana del 18 de mayo, se halló, en una playa próxima, un bote de goma, compatible con los utilizados por el enemigo. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Southby-Tailyour, Ewen. *Exocet Falklands: The Untold Story of Special Forces Operations*, Pen & Sword Books, Londres, 2014.
- Hutchings, Richard. *Special Forces Pilot*, Pen & Sword, 2008.
- Edwards, Sidney. *My Secret Falklands War*, The Book Guild Ltd, 2014.
- Freedman, Sir Lawrence. *The Official History of the Falklands Campaign*, Routledge, 2005.
- Muñoz, Jorge. *Ataquen Río Grande*, Instituto de Publicaciones Navales, 2005.
- Pita, Miguel, Capitán de Navío. «Intervención de la Brigada de Infantería de Marina N.º 1», *Boletín del Centro Naval* N.º 739, págs 117-154.
- Fachín, Eugenio y Speroni, José. «El Bouchard y el Fracaso de la Operación Británica Mikado», *Boletín del Centro Naval* N.º 823 (enero-abril de 2009).
- Rey Álvarez, Rafael, Teniente de Navío. «Ficción o Realidad», Puestos de Maniobra año N.º 3, N.º 6, marzo/octubre 1992, págs. 21-23, Publicación Interna de la Flota de Mar.