MARCELO LARRAQUY



LA GUERRA INVISIBLE

EL ÚLTIMO SECRETO DE MALVINAS

Lectulandia

La invasión de tropas argentinas a las islas Malvinas en 1982 desata una guerra invisible, la guerra de inteligencia en torno al arma más temible: los misiles Exocet AM-39.

Inglaterra contrataca…

En shock por el hundimiento del destructor *Sheffield*, Gran Bretaña teme una derrota y envía a un escuadrón de ocho hombres a Tierra del Fuego. Tienen una misión imposible: encontrar y destruir los aviones Super Étendard y los misiles Exocet alojados en una base militar de la Patagonia y matar a los pilotos.

El 18 de mayo de 1982 el capitán Andrew Legg aterriza con su comando en el sur del continente…

Con el ritmo implacable de un *thriller* e información jamás revelada hasta hoy, Marcelo Larraquy descubre los últimos secretos de inteligencia, espionaje y tráfico de armas de la Guerra de las Malvinas, celosamente guardados por ambos Estados durante casi cuatro décadas.

Marcelo Larraquy

La guerra invisible: El último secreto de Malvinas

ePub r1.0
Titivillus 17.07.2021

Título original: *La guerra invisible: El último secreto de Malvinas*
Marcelo Larraquy, 2020

Editor digital: Titivillus
ePub base r2.1

Índice de contenido

Cubierta
La guerra invisible: El último secreto de Malvinas
Primera parte
- Capítulo 1
- Capítulo 2
- Capítulo 3
- Capítulo 4
- Capítulo 5
- Capítulo 6
- Capítulo 7

Segunda parte
- Capítulo 8
- Capítulo 9
- Capítulo 10
- Capítulo 11
- Capítulo 12
- Capítulo 13
- Capítulo 14

Tercera parte
- Capítulo 15

Agradecimiento
Entrevistas
Bibliografía
Sobre el autor

A mis hijos.
A la memoria de mis padres.

Primera parte

La voz del Amo

Capítulo 1

Una adquisición vigilada

El capitán de navío Carlos Corti había servido como vocero de la dictadura militar argentina. Ahora tenía estatus diplomático con residencia en París. Corti era hombre del almirante retirado Eduardo Massera. Su misión era política. Intentaba presentar en Europa al exjefe de la Armada como figura de recambio, el candidato ideal para la sucesión presidencial, y limpiar las denuncias sobre secuestros y desapariciones en el centro clandestino de la Escuela de Mecánica de la Armada.

En su faz pública, Corti era titular de la Subcomisión Naval de Compras Argentina en la República Francesa, designado por decreto de Estado. Este cargo, de manera imprevista, lo había obligado a nuevas tareas: la supervisión de la compra de catorce aviones Super Étendard (SUE) y diez misiles Exocet aire-mar 39 (AM-39), que las empresas Avions Marcel Dassault y Aérospatiale habían vendido a la Armada.

A fines de 1981 solo habían llegado cinco aviones y cinco misiles. Francia había priorizado la venta de cien misiles a Irak. Y había prometido completar el envío para abril de 1982. Pero ese mes la Argentina ocupó las islas Malvinas y la entrega se suspendió.

El capitán Corti quedaría enmarañado en la búsqueda de misiles en el mercado negro en medio de la contienda bélica. Lo haría hasta el día de la rendición.

El proceso de compra de aviones y misiles se había iniciado cinco años atrás. En 1977, los Douglas A-4Q Skyhawk estaban llegando al final de su vida útil y no había un avión seleccionado para suplirlos. La Armada quería que Estados Unidos le vendiera su variante más avanzada. O, en el peor de los casos, que le entregara repuestos para los A-4Q. Pero la enmienda de Humphrey-Kennedy a la ley de Asistencia Extranjera, aprobada por el Congreso norteamericano, bloqueaba las ventas de armas para la Argentina.

Frente a la necesidad de armamentos, en la Armada cada sector jugaba para su lado. Un grupo de marinos había iniciado tratativas *per se* para la compra de aviones británicos Harrier. Otro sector prefería insistir con la compra en Estados Unidos. En la jefatura de la Aviación Naval, que tenía entre sus facultades la adquisición de aviones, dos capitanes de corbeta

también quisieron intervenir. Revisaron en un catálogo que presentaba las novedades de la industria aeronáutica y vieron el Super Étendard, armado con misiles de última generación. La Marina francesa había aceptado los primeros prototipos presentados por la empresa Marcel Dassault, pero el avión todavía estaba en proceso de fabricación.

Francia tenía una oficina para la exportación de su material militar aeronáutico. Dependía de su Ministerio de Defensa. Se denominaba Ofema *(Office français d'exportation de matériels)*. Su representante era Adrien D'Arboumont. El capitán de corbeta Carlos Ricaldoni, asignado en la Jefatura de Aviación Naval, y el capitán Julio Ítalo Lavezzo lo citaron en la sede de la Armada, el Edificio Libertad. Querían saber si el Super Étendard podía operar en el portaviones *ARA 25 de Mayo*. Necesitaban precisiones técnicas. D'Arboumont no quiso adelantar información. Le pareció que aquellos eran dos oficiales de baja jerarquía para gestionar compras de aviones y prefirió que el interés se diluyera: les dijo que los costos serían muy altos para la Argentina. La respuesta molestó a los marinos. Antes que el costo, querían conocer su factibilidad, si el avión podía adaptarse a las características del portaviones. Frente a la insistencia, D'Arboumont explicó: «Mi país quiere una nota oficial».

Ricaldoni presentó un pedido de diez puntos con los requerimientos técnicos y lo firmó en soledad, sin el conocimiento de sus superiores. Pedía las dimensiones, las velocidades para la catapulta y el aterrizaje, precisiones sobre el sistema de cable de frenado. Francia tomó en serio la nota y el proceso evolucionó.

En febrero de 1978, con un aviso de último momento, aterrizó una misión francesa en Buenos Aires con diez personas. El contralmirante Rafael Serra, de la jefatura de Aviación Naval, preguntó quién los había convocado. Los expertos del Super Étendard se presentaron por su cuenta en el Edificio Libertad. Se trataba de un jefe de Operaciones, un jefe de Armas y un señalero. Abrieron las carpetas, presentaron los folletos.

La Armada los llevó a la Base Aeronaval Comandante Espora, en Bahía Blanca, para que expusieran sobre el avión y su sistema de armas frente a los oficiales. Los franceses conocieron a los pilotos y caminaron sobre el portaviones *25 de Mayo*.

La jefatura de Aviación Naval recomendó la compra al jefe de la Armada, almirante Armando Lambruschini. El presupuesto inicial era de 272 millones de dólares. Incluía catorce aviones, diez misiles Exocet para integrar al sistema de armas, repuestos para cuatro mil horas de vuelo, un simulador a

instalarse en la Base Espora, y el entrenamiento en Francia para los pilotos y el personal de mantenimiento.

La Armada francesa, que había programado con Dassault la compra de setenta y nueve aviones Super Étendard, sacó catorce de la línea de la producción para vendérselos a la Argentina. El «contrato bandera» se firmó en noviembre de 1979. Participaron distintas fábricas: Dassault para el avión, Thomson-CSF para el radar Agave, Snecma para el motor, Aérospatiale para los misiles.

El contrato especificaba el costo por la estadía de los pilotos en Francia, el alojamiento y la atención médica. Todas las eventualidades estaban contempladas. Excepto la guerra.

La compra generó un tropiezo comercial y geopolítico. Estados Unidos interpuso obstáculos. Argumentó que la computadora del avión que conectaba al sistema de armas, la central inercial, era de producción norteamericana, y por ende, debía ser incluida en la enmienda Humphrey-Kennedy. El Super Étendard no podía venderse a la Argentina.

En su interés de hacer caer la operación con la Armada francesa, Estados Unidos modificaría su rigidez inicial. Aceptó vender dieciocho turbinas que se necesitaban como repuesto para los aviones A-4Q Skyhawk.

Una comisión de la Armada voló a una base militar norteamericana y trasladó el material en un avión Electra. La operación, realizada en secreto, había vulnerado el bloqueo, pero de todos modos el proceso de compra con Francia continuó.

La Base d'aéronautique navale de Landivisau, en la región de Bretaña, fue elegida como centro de adiestramiento para los pilotos argentinos. Se utilizarían para las pruebas los aviones comprados por la Armada.

El capitán Lavezzo, que había sido el factótum de la operación, fue incorporado a la Subcomisión Naval de Compras. Viajo a París para supervisar la recepción de los aviones y los misiles junto al capitán Corti y otros tres marinos: el capitán de corbeta Carlos Alberto Quintana Casalot, el capitán de corbeta ingeniero Alberto Etchegaray y el teniente de navío ingeniero Rubén Alfredo Fernández.

Esta fue la misión permanente de la Subcomisión, designada *ad hoc* por decreto oficial en noviembre de 1979, que luego, tras el desembarco argentino en las islas Malvinas, tendría que salir a pisar el mercado negro en busca de misiles.

La compra de aviones Super Étendard le permitía a la Armada Argentina mantener actualizados sus planes militares, con Chile y las islas Malvinas como hipótesis de conflicto. Así lo venía haciendo desde los años sesenta. Era la única fuerza que tenía bases y guarniciones en Tierra del Fuego. Sus pilotos se adiestraban en el sur. Volaban en forma visual. No tenían cartas aeronáuticas de la zona, pero conocían cada una de las estancias. Habían pintado los techos de los galpones con un número rodeado de un círculo blanco, que observaban desde el avión para tener una referencia de donde estaban. El sector de la Ruta Nacional 3 próximo a la base de Río Grande había sido ensanchado para los aterrizajes de emergencia, desde la estancia Las Violetas, en el norte, hasta Punta María, en el sur.

En sus orígenes, la Segunda Escuadrilla de Caza y Ataque de la Aviación Naval, a la que le serían asignados los Super Étendard, volaba con los cazas norteamericanos Corsai, que estaban entre los mejor considerados por sus prestaciones en la Segunda Guerra Mundial: había llegado a derribar setenta aviones japoneses en solo cinco días de combate. El Corsai se desplegaba desde el portaviones *ARA Independencia* y de las bases aeronavales del sur como patrulla de exploración y ataque por incidentes fronterizos con Chile, o para la detección de submarinos no identificados en el mar argentino —estaban equipados con cargas de profundidad—, e incluso formarían parte de las contiendas bélicas internas de las Fuerzas Armadas. Dos aviones Corsai habían sido derribados por el fuego antiaéreo del Ejército en ocasión de la disputa entre las facciones castrenses de «azules» y «colorados» en abril 1963, cuando la Aviación Naval atacó los cuarteles militares de La Plata y Magdalena.

Para la instrucción en Francia se conformó una escuadrilla de diez pilotos, seleccionados entre aquellos que tenían determinada cantidad de horas de vuelo en Douglas A-4Q Skyhawk y experiencia como señaleros de aterrizaje en portaviones.

El plan era que cada piloto pudiera formarse con cincuenta horas de instrucción básica. La instrucción era «de avión a avión», con el instructor francés dando las indicaciones desde la otra aeronave.

Los oficiales estaban al mando del capitán de corbeta Jorge Luis Colombo. Era el mayor de todos. Su primer enganche en un portaviones había sido en 1965. Tenía 38 años. Siempre recordaba que a la Argentina el

portaviones le había costado sangre, sudor y lágrimas Como docente de la Escuela de Aviación, había visto matarse a pilotos cuando aterrizaban, delante de él, en el *Independencia* y el *25 de Mayo*.

El capitán Colombo fue designado comandante de la Segunda Escuadrilla de Caza y Ataque de la Aviación Naval para los aviones Super Étendard. Además de Colombo, la escuadrilla estaba integrada por los capitanes de corbeta Augusto Bedacarratz, Roberto Agotegaray, Roberto Curilovic y Alejandro Francisco, los tenientes de navío Luis Collavino, Julio Barraza, Armando Mayora y Carlos Machetanz, y el teniente de fragata Juan José Rodríguez Mariani.

La mayoría de los pilotos habían llegado a Francia con sus familias y tenían cierto conocimiento del idioma francés. Apenas se postularon para integrar la escuadrilla habían comenzado a estudiar en la Alianza Francesa; otros tomaron lecciones en la base de Landivisau. Cada uno se pagaba su estadía, pero podía compensarlo con un plus salarial por la permanencia en el exterior.

Además de los pilotos, también participaban del adiestramiento sesenta mecánicos de la Armada de distintas especialidades. Había ingenieros hidráulicos, de motores, electrónicos, de radares y del sistema de armas. El funcionamiento de la escuadrilla era parecido al de un *team* de Fórmula 1.

El Super Étendard les sentaba cómodo a los pilotos. Tenía un equipamiento electrónico y capacidades de vuelo superiores a los A-4Q, aunque quizá menor capacidad de resistencia. Pero lo gravitante era que tenía adaptación para misiles y el A-4Q no.

El Super Étendard permitía, por primera vez en la historia de la aeronáutica, la posibilidad de impactar contra blancos navales desde una distancia de al menos 40 kilómetros y luego regresar a una base aeronaval o a un portaviones. Hasta entonces, los ataques aéreos se mantenían como en la Segunda Guerra Mundial. Los aviones debían atravesar el fuego antiaéreo de los buques —que lanzaban misiles guiados, o activaban sus artillerías o ametralladoras— y, si superaban esa barrera, podían descargar las bombas sobre su blanco.

En 1981, cuando los pilotos de la Segunda Escuadrilla se instruían en Francia, todavía no había experiencia de combate del Super Étendard y su sistema de armas. En los primeros entrenamientos, la Armada francesa había realizado pruebas no del todo exitosas. De los cinco misiles que habían

lanzado sobre un blanco que no se movía, con las mejores condiciones meteorológicas, solo había impactado uno.

Después, los instructores franceses —los mismos que adiestraron a los argentinos— les enseñarían a los iraquíes el uso del avión y el misil para la guerra contra Irán. O los adaptarían a helicópteros Super Puma para atacar a buques petroleros y destilerías. La necesidad armamentística convertiría al líder iraquí Saddam Hussein en el principal acopiador del mundo del misil AM-39. Pero nadie, hasta 1981, había lanzado un Exocet en un combate real desde un avión Super Étendard.

El adiestramiento en Francia duró siete meses. En julio de 1981, toda la escuadrilla volvió a la Base Espora, con excepción de Curilovic y Barraza, que continuaron su capacitación en portaviones seis meses más.

Para esa época, los pilotos no tenían ninguna percepción de una hipótesis de guerra con Gran Bretaña. En principio, la adquisición de los SUE respondía a una política de reequipamiento de su sistema de defensa para el control del mar argentino. Su autonomía de vuelo, de alrededor de 500 kilómetros, 270 millas náuticas, se lo permitía. Y, además, podían reabastecerse en el aire.

La entrega de los primeros cinco aviones y cinco misiles se cumplió en las condiciones programadas, aunque no sin sospechas. La compra había activado a la contrainteligencia británica, que se informó sobre las características del Super Étendard y el adiestramiento de los pilotos argentinos.

El Servicio Secreto de Inteligencia (SIS), la agencia de ultramar de la inteligencia británica, más conocido como MI6 (Inteligencia Militar Sección 6), recibía informes de sus espías en el exterior y de servicios como la Agencia Central de Inteligencia (CIA) o la Agencia Nacional de Seguridad (NSA), y de otros países aliados, amigos o con los que compartían intereses puntuales.

Un cuerpo de criptógrafos que descifraban mensajes, expertos en radiofrecuencias, programadores, operadores de escuchas y agentes encubiertos en distintos territorios, en su rutina de trabajo, enviaban materiales que distintos equipos del SIS procesaban, analizaban y valoraban política y estratégicamente, valoración que llegaba al Comité de Inteligencia Conjunto (*Joint Intelligence Committee*), el centro de la inteligencia británica.

Para el caso de los Super Étendard y los pilotos argentinos, el SIS tenía la autorización de sus pares de la Seguridad Exterior francesa para el espionaje

sobre las actividades de la Subcomisión Naval de Compras en París.

Francia, que consideraba aliados a los británicos y amigos a los argentinos, fue leal hasta donde pudo con las partes en conflicto. Asistió a Gran Bretaña en sus indagaciones sobre el reequipamiento militar argentino y también le informó al embajador argentino Gerardo Schamis que tanto Corti como Lavezzo, y él mismo, estaban siendo escuchados por el SIS.

El traslado a la Argentina de los aviones SUE y los misiles Exocet se realizó bajo extremos recaudos de seguridad. Los materiales, embalados por partes, fueron custodiados por la Gendarmería Francesa hasta su llegada al puerto de Saint-Nazaire. Un grupo de comandos anfibios viajó desde Mar del Plata para verificar que el buque de la Armada *ARA Cabo de Hornos*, que transportaría el material, no tuviese explosivos.

Los cinco aviones y cinco misiles zarparon hacia Puerto Belgrano, Bahía Blanca, a principios de noviembre de 1981. El resto de la entrega de la compra quedaría postergado para abril de 1982. Según Francia, la demora se debía al cambio del sistema inercial y a la prioridad del contrato de Aérospatiale con Irak.

La entrega, para un objetivo bélico, hasta ese momento era inocua:

Francia no había proporcionado a la Argentina la información de los coeficientes de la computadora central —el coeficiente de armamento (CDA)—, que permitía establecer el «diálogo electrónico» del Super Étendard con el Exocet. Los aviones podían volar, pero los misiles no podían lanzarse.

El 8 de diciembre la primera remesa de los SUE fue recibida por el jefe del Ejército, general Leopoldo Galtieri, en un acto oficial en la Base Naval de Puerto Belgrano. Los Super Étendard volaron sobre Bahía Blanca y luego comenzaron a utilizarse para las ejercitaciones en el mar argentino. Era una rutina que se realizaba cuatro o cinco veces al año desde la Base Espora. Los pilotos todavía no habían sido capacitados para despegar desde el portaviones *25 de Mayo*. Esta instancia estaba programada para 1983.

El general Galtieri se aprestaba a asumir el poder y también tenía en mente la recuperación de las islas Malvinas. Si hubo un militar con influencia determinante para ese propósito, ese fue el almirante Jorge Isaac Anaya.

La idea de la recuperación de las Malvinas lo había acompañado toda la carrera naval. El título de su tesis en la Escuela de Guerra, que realizó en Francia, fue, justamente, «*La recuperación de las Malvinas*». Este ejercicio teórico fue tomando forma más concreta con el paso de los años.

A mediados de 1977, cuando era comandante de la Flota de Mar, Anaya fue requerido por el jefe de la Armada, almirante Massera, para la elaboración de un plan de recuperación de las islas. Entonces la Marina era una fuerza con autonomía de acción y perfil propio dentro de las Fuerzas Armadas. No estaba subordinada al Ejército. Había desarrollado cuerpos anfibios, contaba con jets franceses y norteamericanos y tenía bases aéreas en puntos estratégicos de la costa del mar argentino. Massera incluso había realizado un ensayo para calibrar la reacción británica frente a una posible ocupación argentina en Malvinas. Se lo denominó *Operativo Sol*.

El plan ya había sido presentado por el capitán Juan José Lombardo al presidente Juan Perón poco antes de su muerte, en 1974, y Massera lo llevó a cabo. Consistía en la instalación de una base de la Armada en la isla Thule, ubicada en el extremo más austral del archipiélago de las islas Sandwich, a 2160 kilómetros al sureste de las islas Malvinas. La isla, de 35 kilómetros cuadrados, no tenía presencia humana. Gran Bretaña la mantenía como dominio propio, junto al resto del archipiélago.

En noviembre de 1976 un grupo de ingenieros y constructores de la Armada se instaló en Thule para levantar y equipar la Base Corbeta Uruguay. Aunque fuese una acción solitaria sobre un territorio insular azotado por vientos helados en los confines del Atlántico Sur, la ocupación de Thule representaba el primer acto unilateral, el primer hecho consumado que realizaba la Argentina por la reafirmación de su derecho soberano sobre una isla bajo dominio británico.

Un helicóptero que despegó del *HMS Endurance*, que estaba amarrado frente a las islas Malvinas, advirtió la presencia argentina al mes siguiente y el 5 de enero de 1977 el Foreign Office presentó una nota de protesta. La Cancillería, que comandaba la Armada, afirmó que había instalado una base científica para investigaciones meteorológicas, sismológicas y de biología marina, dentro «del área de soberanía argentina», aunque aclaraba que el establecimiento no sería permanente.

La protesta se perdió en la nebulosa. Gran Bretaña prefirió no avanzar más. No hubo ultimátum ni respuesta militar sobre la ocupación de Thule. Desplazar fragatas con un submarino quizás hubiera sido una reacción demasiado onerosa y desmesurada para un hecho que no resultaba una amenaza significativa más allá de lo simbólico. Gran Bretaña pidió a la Argentina que le informara cuando el programa científico estuviese concluido. La Base Corbeta Uruguay fue inaugurada el 18 de marzo de 1977. Una docena de científicos militares permaneció en la isla.

La debilidad de la respuesta británica alentó a la Armada. Le hizo suponer que una futura ocupación en Malvinas, pacífica pero efectiva, podría generar complicaciones en la relación bilateral y también sanciones económicas, pero nunca una reacción militar. Thule había sido el primer experimento, la primera prueba, para el movimiento mayor: el plan de recuperación de Malvinas.

El almirante Anaya también tomó nota de la experiencia de Goa, un estado del oeste de la India con playas sobre el mar Arábigo. Desde hacía cuatrocientos cincuenta y un años era una colonia portuguesa. Hasta que en diciembre de 1961 las Fuerzas Armadas de la India, tras dos días de enfrentamientos, con cuarenta muertos entre los bandos en conflicto, ocupó el territorio. Y pese a que Portugal reclamó por la violación de su soberanía, la India presentó su victoria militar en Goa como la última escala de su campaña de liberación del colonialismo.

En 1977, Anaya realizó una planificación integral tomando como referencia esta experiencia militar y la ocupación de Thule. El plan para la ocupación de las islas Malvinas fue llevado por el almirante Massera a sus pares de la Junta Militar, pero tanto el general Videla como el brigadier Agosti lo descartaron. Quedaba en claro que la ocupación de las islas representaba un interés casi exclusivo de la Marina y no de las otras dos fuerzas.

Apenas asumió la conducción de la Armada, en septiembre de 1981, Anaya volvió a movilizarse detrás de aquel objetivo. Casi en forma inmediata a su asunción, el capitán de navío Gualter Alfara, agregado naval en el Reino Unido, que acababa de recorrer el portaviones *HMS Invincible* como invitado oficial y se informó sobre la capacidad operativa que podría tener la Marina Real para operar ocho mil millas fuera de sus bases navales, sondeó al embajador argentino en Londres, Carlos Ortiz de Rozas, sobre una posible respuesta británica en caso de un desembarco en las islas. Para Ortiz de Rozas las Malvinas no eran una prioridad y por lo tanto, no habría una réplica militar. La consulta del agregado naval no respondía a una inquietud personal, presumió el embajador.

Para la misma época, Anaya le transmitía al canciller Oscar Camilión que el gobierno del general Roberto Viola estaba agotado y los militares no tenían forma de recomponerlo. La crisis económica persistiría, se profundizarían los

problemas sociales y la única posibilidad para «recuperar prestigio» era una operación diplomática «importante» sobre las Malvinas.

La caracterización sobre el fracaso de la gestión de Viola también la compartía Galtieri. En septiembre de 1981, el comandante en jefe del Ejército ya imaginaba un «golpe de palacio». Pero quería contar con el aval de Estados Unidos para llevarlo a cabo.

Galtieri sería el medio para que Anaya pudiera llevar a la práctica su tesis de graduación en la Escuela de Guerra, la recuperación de las islas. Los dos habían egresado del Liceo Militar. Anaya pertenecía a la segunda promoción, Galtieri a la primera. Se conocían desde entonces. Y ahora los dos conspiraban contra la estabilidad de Viola en el poder. Querían su renuncia, su paso al costado.

Galtieri aspiraba a retener la jefatura del Ejército y ser designado presidente por la Junta Militar. Eran sus dos objetivos. Anaya quería ocupar las islas y restablecer la soberanía argentina. Había entre los dos un acuerdo implícito, una necesidad mutua para que cada uno, en un esfuerzo conjunto, lograra sus propósitos. Uno iba de la mano del otro. Galtieri necesitaba el apoyo de la Armada para el golpe interno contra Viola. Anaya, un jefe del Ejército que impulsara la recuperación de las Malvinas.

Capítulo 2

Galtieri a la vanguardia del bloque occidental

Galtieri no tenía un plan concreto para la reconquista de Malvinas. El Ejército nunca lo había trabajado como hipótesis de conflicto. Tampoco la Fuerza Aérea. En cambio, la Armada lo mantenía actualizado. Pero no fue solo la palabra de Anaya la que convenció a Galtieri para tomar la iniciativa. También influyó la percepción que recogió de dos viajes que realizó a Estados Unidos en agosto y noviembre de 1981.

Era un tiempo nuevo. La política exterior norteamericana había cambiado. A partir de 1980, con la llegada del republicano Ronald Reagan a la Casa Blanca, ya no estaban interesados en averiguaciones internas sobre los derechos humanos en la Argentina, como había sucedido en el gobierno de Jimmy Carter. El interés, ahora, estaba puesto en la lucha contra el comunismo en América Central, y Galtieri era un militar útil para ese propósito.

En su primer viaje a Estados Unidos el comandante del Ejército general Edward Meyer invitó a Galtieri a la XIV Conferencia del Ejército, y luego visitó el Pentágono, guarniciones militares y la Escuela de Panamá, donde había estudiado en los años sesenta, y participó de reuniones de análisis para enfrentar «la infiltración cubano-soviética» en América latina. Galtieri estaba en línea con esa política. El mundo se encontraba inmerso en una «guerra ideológica» y él debía acompañar los planes militares de Estados Unidos contra «el imperio del mal».

«La guerra contra la subversión», que ya había sido aniquilada en la Argentina, se trasladaba ahora a América Central. Era el nuevo escenario. Galtieri comenzó a intervenir en la política exterior. Se involucró en la designación de embajadores, en la creación de agregadurías militares, y envió agentes de inteligencia e instructores del Batallón 601 para combatir al sandinismo y a las guerrillas de Honduras, El Salvador y Guatemala, como parte de un aparato militar extraterritorial.

Galtieri quería llevar a la Argentina a la vanguardia del bloque occidental. Siempre daba un paso adelante con ese objetivo. En su gira por Estados Unidos, prometió el envío de tropas argentinas como «fuerza de paz» al monte Sinaí, en Medio Oriente, aun sin la autorización del general Viola, a

cargo de la presidencia. Era una exhibición de su autonomía. «Podemos dar esto y mucho más», decía. Tenía margen para hacerlo. Viola no contaba con la confianza de Estados Unidos. Se había negado a participar del boicot cerealero impuesto a la Unión Soviética y mantuvo los acuerdos comerciales bilaterales. Su política exterior, que caracterizaban como «aislacionista», no estaba plenamente asociada a los intereses norteamericanos. Como contrapartida, Galtieri sentía la bendición de ser considerado el mejor aliado para el hemisferio sur, el niño mimado.

En su segundo viaje a Estados Unidos, en noviembre de 1981, continuaron las audiencias con hombres prominentes de la Casa Blanca, recibió una condecoración del Pentágono y en una cena de honor que brindó en la embajada argentina, los militares norteamericanos calificaron la personalidad de Galtieri como «majestuosa».

El jefe del Ejército volvió con la certeza de que Estados Unidos apoyaría un golpe institucional contra Viola y que se mantendría neutral en caso de un desembarco en las islas. Entendía que Gran Bretaña era su aliado histórico, su gendarme en el Atlántico Norte, pero que Malvinas no estaba en la agenda internacional de Occidente. Si la operación militar era prolija, incruenta, sin víctimas, no se alteraría la relación con Estados Unidos. Sintió que era su hora y quiso aprovecharla.

Después del regreso Galtieri precipitó los hechos. Distintos emisarios le pidieron el alejamiento voluntario del poder al general Viola en vista de la fragilidad de su salud; en principio el dictador se opuso, pero ya no tenía apoyo castrense para la resistencia. Luego fue la Junta Militar la que le solicitó la renuncia. Tras unos días de tensión institucional, el 11 de diciembre de 1981 se anunció su relevo. Viola aclaró en una carta al Ejército que se retiraba por razones políticas. Para que no quedasen dudas de que lo habían derrocado.

Hubo un tiempo intermedio de doce días para que Galtieri jurara como presidente designado por la Junta Militar y Anaya le entregara la banda de mando. Se necesitaba ajustar asuntos internos, entre ellos su voluntad de mantenerse como jefe del Ejército, como le habían sugerido en Washington, para que continuara su política militar sobre Centroamérica. El almirante Anaya dio su apoyo para el ejercicio de ese doble rol. La Fuerza Aérea fue reticente y solo lo aceptó por un lapso limitado.

En ese tiempo intermedio, el jefe de la Armada activó la operación. Puso en funciones al nuevo comandante de Operaciones Navales, el vicealmirante Juan José Lombardo. Su primera tarea, le dijo, debía ser la presentación de un «plan actualizado para capturar las Malvinas». Como parte de ese plan, debía traer al país el resto de los aviones y misiles comprados a Francia para que llegaran antes del 1.º de junio de 1982. Lombardo entendió que el plan no se ejecutaría antes de esa fecha y tampoco después del 3 de enero de 1983, cuando se cumplieran los ciento cincuenta años de la ocupación británica.

Luego Anaya le envió la orden por un oficio escrito. La ejecución correspondería solo a la Armada. Lombardo no sabía si el plan comprendía únicamente la captura de las islas o también debía considerarse una eventual reacción militar británica, con su consecuente planificación. Le transmitió la inquietud a Anaya. El jefe naval le confirmó la orden previa: solo le requería un plan para la captura. El resto, le dijo, «es un problema independiente».

Las islas Malvinas representaban una pieza vital en el imaginario argentino; una identidad, una pertenencia, un territorio inescindible del sentimiento nacional. Pero no existían avances diplomáticos. El diálogo entre la Argentina y Gran Bretaña por la soberanía estaba estancado desde hacía casi dos décadas. La voluntad de ejecutar la recuperación militar luego se advertiría con la designación del canciller Nicanor Costa Méndez. Su carrera estaba ligada a las islas. Había participado de las conversaciones iniciales, en 1966, después de que las Naciones Unidas incorporaran a las Malvinas en la lista de territorios que debían ser descolonizados, reconocieran la disputa por la soberanía y llamaran a las partes a negociar para encontrar una solución pacífica. La Resolución 2065 de la ONU mencionaba que se debía tener en cuenta los «intereses de la población de las islas». Desde mucho antes, los británicos habían apoyado el «derecho a la autodeterminación» de los isleños, que deseaban pertenecer a la comunidad británica. Pero la resolución hablaba de «intereses» y no de «deseos».

Aun cuando el diálogo por la soberanía no había prosperado, la relación entre las islas y el continente estaba mediada por acuerdos de salud, becas de estudio y convenios culturales que las partes, incluidos los isleños, habían firmado en 1971.

Diez años después, Galtieri suponía que la coyuntura internacional presentaba un escenario ventajoso. La relación con Estados Unidos era inmejorable. Reagan buscaba un consenso estratégico para defender la

«seguridad hemisférica» de Occidente y él era un soldado para esa causa. Una ocupación de Malvinas despertaría el seguro apoyo de países latinoamericanos y tercermundistas, quizá también la simpatía de la Unión Soviética y los países del este. Gran Bretaña estaba involucrada en conflictos estratégicos de mayor complejidad en Medio Oriente, Afganistán o Irlanda del Norte, que reclamaba su independencia con acciones de violencia. La cuestión Malvinas era una rémora del pasado colonial. Su defensa ya no le interesaría. Pero, si se decidía a una respuesta militar, la Argentina podría invocar el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), firmado en 1947: si un país extracontinental agredía a cualquier país americano, cada una de las partes se comprometía a asistirlo en solidaridad.

En esa época, Gran Bretaña no atendía con demasiada preocupación la defensa de las islas, aunque ya preveía la posibilidad de una ocupación. Un documento producido en julio de 1981 por el *Joint Intelligence Committee* (JIG) —posteriormente incluido en el «Informe Franks», que desclasificó tres mil quinientos documentos oficiales vinculados a la guerra en Malvinas— anticipaba que, «si la Argentina llegaba a la conclusión de que no había esperanzas de transferencia pacífica de la soberanía, habría un alto riesgo de que recurriera a medidas más enérgicas contra los intereses británicos, y que podría actuar en forma inmediata y sin advertencias. En tales circunstancias, no podían desecharse acciones militares contra barcos británicos o una invasión en gran escala de las islas Malvinas».

A partir de este informe, la Secretaría de Defensa quiso desplegar un submarino nuclear o una nave de superficie para acompañar la presencia del rompehielos *Endurance* y crear una guarnición militar permanente en Malvinas, equipada con armas antibuques y antiaéreas. Pero el gobierno de Margaret Thatcher, decidido a la reducción del gasto público, rechazó un aumento del presupuesto para la defensa de las islas.

Era un período de retroceso de la Marina Real. En ese momento, el portaviones *HMS Hermes*, plataforma de aterrizaje de aviones y helicópteros, estaba en la lista de unidades destinadas al desguace para ser reducidas a chatarra, y se había acordado la venta con Australia del portaviones *Invincible*. Muchos barcos no se movían de las bases por restricciones en el combustible y otros buques de guerra tenían los días contados por falta de repuestos. Incluso el *Endurance*, que permanecía seis meses al año en las Malvinas, estaba en situación de retiro.

En enero de 1982, con la presencia del vicealmirante Lombardo, Anaya le exhibió a Galtieri en la Casa Rosada los detalles del plan de captura. En ese momento se decidió que, para ajustar las acciones del desembarco, debían incorporar al Ejército y a la Fuerza Aérea. Conformarían una comisión de trabajo con un general y un brigadier, pero prescindirían de los Estados Mayores y los servicios de inteligencia militar para la planificación.

Galtieri continuaba convencido de dos supuestos. Si no había bajas enemigas al momento de la toma, no habría desplazamiento militar británico. Y si el conflicto escalaba, Estados Unidos no jugaría ningún papel relevante en la contienda bélica. Se mantendría neutral, en consideración al aporte argentino a la «contención del comunismo» en América Central. O, en todo caso, se posicionaría como mediador para que el conflicto no se descontrolara.

Cuando Lombardo afirmó que habría que preparar un plan de defensa para anticiparse a la reacción británica, Galtieri lo descartó de inmediato: «Eso está todo previsto, todo está considerado».

¿Había un acuerdo previo con Estados Unidos? ¿Existía una promesa verbal que indujo a Galtieri a la toma de esa decisión? ¿Obtuvo garantías de que habría una reacción moderada, pero no militar, por parte de Gran Bretaña? ¿O se dejó guiar solo por sus expectativas y deseos? El enigma perdura.

Esa tarde de enero de 1982 Lombardo se fue más confundido de la Casa Rosada. Galtieri le confirmaba la orden de Anaya: un plan de captura. Nada más.

El «Informe Rattenbach» —de la Comisión Militar de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur— sería concluyente sobre este punto: «La Junta no estuvo en condiciones de controlar los acontecimientos ni de medir la probable reacción británica, ya que la ocupación de las islas Malvinas, con el propósito de encaminar favorablemente las negociaciones, concluyó en una escalada militar. […] Tal situación trajo aparejada una serie de medidas irreflexivas y precipitadas que la convirtieron en una aventura militar, sobre todo cuando se hizo efectiva la reacción británica y no se tuvieron implementadas las alternativas diplomáticas para neutralizarla».

Galtieri también exhibiría su decepción por el rol de Estados Unidos. Un día después de la rendición de Puerto Argentino habló de «traición», que podría entenderse como la ruptura de un acuerdo o de expectativas no cumplidas. «Debo decir que guardo un gran rencor porque los

norteamericanos saben muy bien que siendo comandante del Ejército, es decir, antes de ser presidente, siempre traté de acercarme a ellos y a su administración, desanudar un mutuo entendimiento que se había debilitado durante la administración anterior… Fue muy decepcionante cuando [Alexander Haig] se puso de parte de los ingleses […]; lo peor es que Reagan y su plana mayor hicieron lo mismo. A decir verdad, los argentinos comparten mi opinión de que esto es una traición».

Cuando Costa Méndez comenzó a preparar las negociaciones con Gran Bretaña en las Naciones Unidas, previstas para fines de febrero de 1982, desconocía el plan de reconquista. El 2 de marzo, Galtieri le comunicó su decisión al general Mario Benjamín Menéndez. Sería designado gobernador del archipiélago tras el desembarco. La Junta Militar ya jugaba dos cartas: la presión diplomática y el plan militar. Una estaba ligada a la otra. Pero la controversia diplomática no se desarrollaría en las Naciones Unidas. Cambiaría de eje a partir de los sucesos de mediados de marzo en las islas Georgias.

En septiembre de 1981, la Armada había concebido el Proyecto Alfa. Consistía en infiltrar militares entre los obreros que el empresario argentino Constantino Davidoff llevaría a las islas Georgias para retirar chatarra de puestos balleneros y luego comercializarlas. A la operación se uniría un grupo de infantes de marina y, de ese modo, se constituiría una base militar permanente. El 16 de marzo de 1982, el Comité Militar suspendió la operación de infiltración sobre las Georgias para no interferir con la planificación del desembarco en las islas Malvinas.

La expedición de Davidoff ya estaba en alta mar. El 19 de marzo el grupo de trabajadores llegó a Puerto Leith a bordo del navío de la Armada *ARA Bahía Buen Suceso*, fletado por el empresario, y comenzaron el desarme y retiro de la chatarra. La expedición contaba con la asistencia de un buque de la Armada, el *ARA Bahía Paraíso*.

Lo que en principio era una operación comercial de Davidoff en las Georgias pronto derivó en un incidente diplomático. Un grupo de científicos británicos descubrió que en el barco *Bahía Buen Suceso* flameaba la bandera argentina. Había sido izada mientras se cantaba el himno nacional. Además, la expedición debía amarrar previamente en Grytviken a fin de cumplir los requisitos de inmigración de la tripulación para obtener el permiso de desembarco, como se había estipulado, y no directamente en Puerto Leith.

La bandera argentina luego fue arriada, pero el mensaje llegó a Londres, que ordenó el envío del *Endurance* con veintidós infantes de la Marina Real a las Georgias, mientras el Foreign Office expresaba su queja y pedía a la Argentina el desalojo de los operarios.

El canciller Costa Méndez intentó quitar dramatismo y eludir la responsabilidad de su gobierno en el incidente. Pero Gran Bretaña lo asoció con la disputa por la soberanía del archipiélago e inmediatamente comenzó a debatir una nueva política de defensa de las islas.

Si Galtieri suponía que la respuesta británica sería moderada, este antecedente lo contradecía.

Pero no frenó la ejecución del plan de ocupación: decidió apurarlo.

El 20 de marzo el Comité Militar le pidió al vicealmirante Lombardo que regresara de urgencia de sus vacaciones en Uruguay. Querían saber cuánto tiempo demandaría realizar la operación, del modo más urgente.

Lombardo dijo que bastaba una semana.

El 23 de marzo el *Bahía Paraíso* arribó a Puerto Leith con un grupo de infantes de la Armada, con la aparente intención de proteger a los obreros. Cuatro días más tarde dos naves argentinas que realizaban ejercicios navales con Uruguay, *ARA Drummond* y *ARA Granville*, se desprendieron de las maniobras conjuntas con proa rumbo al sur.

La Junta Militar ya había tomado la decisión. Faltaba definir el día. El incidente de la bandera argentina en las Georgias —provocado o no—, la reacción de la diplomacia británica y sobre todo el desplazamiento del *Endurance* aceleraron los tiempos.

Hasta el 27 de marzo, los informes recogidos por la inteligencia del JIC aseguraban que la invasión no era inminente. Sin embargo, la detección del movimiento de las unidades de superficie por satélites de reconocimiento norteamericanos (SIGNIT), que ya estaban en órbita, modificó el escenario de forma radical.

Gran Bretaña ordenó el envío al Atlántico Sur del submarino nuclear *HMS Spartan*. Llegaría en diez días. Luego se despacharían otros dos, el *HMS Splendid* y el *HMS Conqueror*. El 31 de marzo, el secretario de Defensa John Nott comunicó a Thatcher que la invasión se ejecutaría al día siguiente. Entendía que, una vez que las tropas se instalaran en las islas, ya no habría mucho por hacer por las dificultades logísticas que implicaba una expedición a casi 13 mil kilómetros.

Thatcher informó la novedad a Reagan y lo impulsó a que obligara a la Argentina a interrumpir el plan.

Al día siguiente Reagan llamó a Galtieri. Durante cuatro horas el dictador argentino intentó escapar de esa conversación, pero finalmente Costa Méndez lo disuadió. El diálogo entre los dos presidentes no pudo ser grabado por un problema técnico, pero quedó en claro que Reagan dijo que Gran Bretaña era un aliado especial para Estados Unidos y no admitía un conflicto entre sus dos aliados. Galtieri afirmó que la Argentina siempre había estado predispuesta a encontrar una solución y que ahora solo se podría alcanzar si se reconocía su soberanía sobre las islas esa misma noche. Reagan respondió que era imposible. Le aseguró que si ejecutaba el desembarco habría una respuesta militar. Thatcher se lo había anticipado.

La conversación, mediada por traductores, dejó un sabor amargo en Galtieri.

Después de las vacilaciones iniciales del secretario de Defensa Nott, el jefe del Estado Mayor de la Marina Real, almirante Henry Leach, le informó a Thatcher el día 1.º de abril que las Malvinas estaban a tres semanas de navegación, pero que él podría preparar una Fuerza de Tareas lista para zarpar en cuarenta y ocho horas. La flota sería formada por fragatas, destructores, portaviones y naves de apoyo para recuperar el archipiélago. Su determinación convenció a Thatcher, que dispuso el envío al Atlántico Sur de la mayor flota de guerra británica desde la Segunda Guerra Mundial.

El desplazamiento de las naves podría ser solo una demostración de fuerza mientras se establecía el diálogo diplomático, pero el dedo en el gatillo ya estaba puesto.

El desembarco argentino fue retrasado por un temporal, pero en la madrugada del viernes 2 de abril de 1982 ochocientos soldados del Segundo Batallón de Infantería comenzaron a tomar posiciones. Los marinos británicos en servicio, que no eran más de treinta, no opusieron resistencia. Solo hubo una escaramuza, en la que murió el capitán Pedro Giachino y otros soldados resultaron heridos. A las 9:30 de la mañana el gobernador británico Rex Hunt se rindió en la residencia oficial de Puerto Stanley. A partir de ese momento, la capital de las islas se denominaría Puerto Argentino. Al día siguiente, tras dos horas de combate, Argentina tomaría el control de las islas Georgias.

Capítulo 3

Conexión en Francia

El 6 de abril, Francia se plegó al embargo resuelto por la Comunidad Europea y Estados Unidos: se ordenaba el bloqueo de la relación comercial con la Argentina, incluido el envío de armas, por cuarenta y cinco días; cumplido ese plazo se renovaría. La continuidad del contrato de aviones y misiles entre Francia y Argentina quedó suspendida.

En la práctica, hasta ese momento, la Armada contaba con cinco aviones Super Étendard, pero su sistema de armas, el misil Exocet AM-39, no estaba en condiciones operativas.

La Subcomisión Naval de Compras intentó romper el bloqueo y conseguir los misiles al precio que fuera, asumiendo cualquier riesgo. Contaba con la autorización del almirante Anaya. Tenía libertad de acción.

La Subcomisión estaba instalada en el 58 de Avenue Marceau. Un piso más arriba estaba Ofema. Durante casi dos años el capitán Corti había mantenido con ellos un trato constante y amable, hasta que la suspensión del contrato enfrió la relación. Ahora no era solo el servicio británico, sino también distintas agencias de inteligencia francesas las que grababan sus conversaciones en su oficina y en su casa.

Los integrantes de la Subcomisión Naval eran hombres controlados.

Corti continuó sus acciones con normalidad, como si nada sucediera. En las comunicaciones telefónicas, transmitía un falso optimismo. Comentaba que los coeficientes ya habían sido enviados a la Argentina pero que desconfiaba de la capacidad de los técnicos para integrarlos al sistema de armas. Era cuestión de tiempo. Trataba de desinformar, de confundir, sobre todo de fastidiar a los espías. El funcionamiento del sistema de armas era la clave del enigma, el misterio que trataban de descifrar las agencias de inteligencia.

El Super Étendard era el único medio de combate actualizado a la altura de las patrullas aéreas de combate británicas. El resto de las unidades de la Aviación Naval y la Fuerza Aérea Argentina estaban una generación atrasada. Los Mirage no podían reabastecerse en vuelo y los Skyhawk, en sus distintas versiones —A-4B, A-4C y A-4Q—, operaban con bombas convencionales. La única amenaza real era el Super Étendard si contaba con el misil en

condiciones de ser disparado. Y, para ello, era imprescindible la introducción de los coeficientes en la computadora del avión.

Sin los coeficientes, el Exocet perdía utilidad.

El misil podía lanzarse a una distancia de 40 kilómetros del blanco. Desde que se oprimía el botón de la alidada con la empuñadura que maneja al radar Agave hasta el impacto, podían mediar no más de tres minutos. El Exocet volaba a una velocidad de 1200 kilómetros por hora. Una vez que el piloto lo lanzaba ya no podía modificar su rumbo. Pero el misil, con su propio radar autodirector, que empezaba a actuar a ocho kilómetros de su blanco, podía modificar el ángulo de detección. Cuando visualizaba el blanco, si era necesario, corregía su trayectoria para asegurar la eficacia del impacto, y dirigirlo hacia la mayor superficie de la estructura, el «aspecto radar» del buque, la zona donde advertía el «mayor eco».

El Exocet funcionaba como un pequeño avión. Tenía su control inercial para navegar, la carga explosiva y un motor a propulsión. En 1982, el único sistema de contramedida frente al Exocet era el *chaff*, una nube de láminas metálicas que se lanzaba al aire con la intención de crear ecos falsos para «seducir» al misil e intentar confundirlo, a fin de que desviara su recorrido. Sin embargo, la más eficaz protección de los portaviones británicos, el *Hermes* y el *Invincible*, eran los buques destructores tipo 42 que los rodeaban. Tenían la función de protegerlos con sus defensas antisubmarinas y antiaéreas.

El presidente francés François Mitterrand se comprometió con el embargo. Le aseguró a Gran Bretaña que no habría más aviones ni misiles para la Argentina y confirmó que el sistema de armas no estaba integrado. Faltaban los coeficientes. Y no habría posibilidad de «fuga de misiles» desde Aérospatiale. Tenía la palabra de su hermano, el general Jacques Mitterrand, aviador retirado y titular de la empresa estatal. Francia estaba dispuesta a cooperar: entregó a Gran Bretaña los contratos de compra firmados con la Argentina, cedió aviones para que conocieran sus prestaciones y también pudieran realizar pruebas de detección y contramedidas con el radar Agave. Los cazas británicos Sea Harrier realizaron simulaciones de combate aéreo con los Super Étendard. El servicio de inteligencia francés también monitoreó la búsqueda de misiles de la Subcomisión Naval en el mercado negro. Las transcripciones de las conversaciones del capitán Corti fueron enviadas al SIS.

Corti intentó obtener misiles adquiridos por otros países, aun cuando hubieran firmado el «certificado de usuario final» que impedía la venta posterior a un tercero. También gestionó la compra con traficantes de armas. Uno de ellos era el franco libanés Anthony Tannoury, apodado «El Magnífico Tony», que llegaba a las reuniones en un Rolls-Royce y decía ser el primo de Kadhafi. Tannoury prometió interceder ante Libia, Paquistán e Irak para obtener los misiles. Corti tenía esperanzas de que los libios lograran liberar algunos de los misiles que poseía Irak, pero Bagdad se negó a ceder parte de su compra. Ellos también estaban en guerra.

Enterado de las gestiones, el general Jacques Mitterrand recomendó al embajador Schamis, a través del general Roland Glavany, director de Ofema, que ofició de mensajero, que no se vincularan más con traficantes, empresas, intermediarios ni agentes secretos de ningún país. Sería una pérdida de tiempo y de dinero. Francia tenía controlado el «parque logístico» y no permitiría ninguna transacción. «Nadie les venderá nada y les van a robar el dinero», le explicó.

La restricción de Francia respecto de la Argentina no solo competía a los misiles. También había dejado varados en puerto dos aviones Mirage III DA, helicópteros Aérospatiale Puma, tres fragatas y diez misiles Roland tierra-aire, y además vedó cualquier tipo de importación.

Estados Unidos fue otro país clave para el bloqueo contra la Argentina. En 1981 Reagan había logrado en el Congreso una apertura parcial a la enmienda Humphrey-Kennedy con el argumento de la «defensa colectiva del hemisferio» y alcanzó ventas de armamento militar por 36 millones de dólares —un valor ínfimo frente a los 856 millones que había facturado antes de la enmienda—. Pero, a partir de la ocupación argentina de las islas, se sumó al embargo.

Gran Bretaña intentó ahogar la economía argentina. Congeló cerca de 1450 millones de dólares depositados en sus bancos, aunque menos del diez por ciento correspondía al Banco Central argentino; el resto pertenecía a empresas y particulares. También se congeló el flujo comercial entre los dos países.

La Argentina profundizó la relación con países no adheridos al bloqueo. Libia despachó un cargamento de morteros, proyectiles, bombas, ametralladoras, minas antitanques y antipersonales, y misiles Matra Magic 630 aire-aire para los aviones Mirage III de la Fuerza Aérea. El traslado se realizó en plena guerra, con un grupo de pilotos civiles de Aerolíneas Argentinas, quienes volaron a Medio Oriente con un Boeing 707

entre el 7 de abril y el 9 de junio de 1982. Los asientos de los aviones fueron desmantelados y la aeronave fue cubierta con armas. Como el presidente Kadhafi no pidió nada a cambio, la Junta Militar argentina le envió un cargamento de manzanas, peras y caballos a Libia.

Israel vendió un lote de veintitrés Mirage IIIC y catorce A-4E Skyhawk por un presupuesto 164 millones de dólares, pero los aviones llegaron después de la guerra. En cambio, los sistemas de alerta radar, los misiles Shafrir, las municiones y los equipos de comunicaciones comprados en 1981 se embarcaron en abril de 1982, cuando la guerra estaba por iniciarse. También se concretó una compra de urgencia a Israel de tanques de combustible externos para aviones A-4 Skyhawk y misiles Shafrir durante el conflicto bélico. Fue triangulada a través de Perú. El cargamento llegó desde Lima en un avión de Aerolíneas Argentinas que aterrizó en la Base El Palomar.

Perú también intervino con la venta de un escuadrón completo de aviones Mirage V Mara, que atravesaron Bolivia con comunicaciones electrónicas silenciadas y se entregaron en la provincia de Jujuy. Los Mirage llegarían a la base aérea de Tandil cargados con misiles SAM 7 tierra-aire, tanques de combustible externo y municiones. Otro avión Hércules trasladaría municiones, cohetes, misiles y bombas a la Base El Palomar.

El sentimiento solidario de Perú con la «causa Malvinas» también se expresó con una escuadra de aviadores que se presentaron en Tandil dispuestos a participar en la guerra, pero la Fuerza Aérea rechazó el ofrecimiento y regresaron a su país. Sin embargo, hubo instructores de misiles peruanos en Comodoro Rivadavia y en Pradera del Ganso (islas Malvinas).

Las necesidades para el combate aéreo continuaron enfocadas en los misiles Exocet. Corti tenía muchas acciones en progreso, pero le resultaba complicado el manejo técnico de las operaciones financieras y además, por el boicot a la Argentina, Gran Bretaña intentaba inmovilizarle el dinero. Todos los días aparecían supuestos vendedores de misiles en busca de un contrato, con promesas más o menos serias o extravagantes, con cartas de recomendación de agregados navales, militares o embajadores, con los que se reunía junto al capitán Lavezzo. Si la propuesta no le resultaba convincente, los enviaba a Buenos Aires para que prosiguieran las negociaciones en el Edificio Libertad.

En una oportunidad el embajador Gerardo Schamis conectó a la Subcomisión Naval con un grupo de franceses que prometieron entregar diez

misiles por un valor de nueve millones de dólares. Pero, luego de una reserva inicial, el material no se entregó, el dinero fue bloqueado y solo se recuperaría tras arduas gestiones financieras.

Otra de las tratativas de Conti fue con un traficante norteamericano, Marcus S. Stone, que le ofreció cuatro misiles a un costo de 6 300 000 dólares. La operación triplicaba el precio del contrato con Aérospatiale —el costo era 450 mil dólares por unidad—, pero la Armada le había dado carta blanca. Stone, que operaba desde Los Angeles, le dio a Corti las instrucciones para el pago. El depósito debía hacerse en la cuenta bancaria de su socio en Holanda. Corti hizo los chequeos previos y realizó el pago, pero los misiles nunca se entregaron.

El SIS también distraía a Corti con operaciones de contrainteligencia: le plantaban traficantes. Querían ilusionarlo, hacerle creer que estaba a punto de comprar los misiles y luego le hacían caer la operación. El SIS tenía informantes que los ponían al corriente de las negociaciones en curso, y la Secretaría de Defensa les había autorizado a mejorar cualquier oferta argentina en el mercado negro para bloquear la compra.

John Dutcher fue uno de los traficantes puestos por el SIS en el camino de Corti. Era un exinfante de marina norteamericano con experiencia en contratos con Libia. Contactó a Corti en París, le presentó las cartas de su empresa en Milán, mostró sus antecedentes y le ofreció ayudarlo a buscar misiles en el mercado negro. Corti aceptó. Dutcher empezó a reunirlo con supuestos vendedores de distintos países, todos ellos informantes del SIS. El paso siguiente fue la presentación de una oferta con origen en Bagdad, un jeque iraquí y un general que le ofrecían veinte misiles AM-39 a un millón de dólares cada uno. Mantuvieron varios días a Corti a la expectativa, detrás de esa operación, pero luego Dutcher súbitamente la dio por caída.

La búsqueda continuó por intermedio de Perú, que había comprado doce Exocet y, cuando comenzó la guerra, reclamó la entrega inmediata. A fin de acelerar el trámite, Perú ofreció el traslado de un barco para retirarlos del puerto. Demandó al menos ocho misiles. La documentación de pago dejaba ver a la logia italiana Propaganda Due (P2) mezclada en la operación. Era una carta de crédito emitida por el Banco Central de Lima respaldado por el Banco Andino, propiedad del Banco Ambrosiano, que a su vez estaba asociado a la banca vaticana, el Instituto para las Obras Religiosas (IOR). La entidad solía utilizarse como red de lavado de dinero.

El capitán Corti, como muchos oficiales de la Marina argentina, era miembro de la P2 y estaba casado en segundas nupcias con una sobrina de

Licio Gelli, el jefe de la logia masónica. La contrainteligencia británica solicitó a sus pares italianos que le informaran si Gelli estaba ayudando a Perú en la compra de misiles que, no dudaban, serían trasladados a la Argentina. (En ese momento el jefe masón se encontraba prófugo, luego de escapar de un allanamiento de su residencia de Arezzo, Italia, en el que se reveló la identidad de los miembros de la P2. Roberto Calvi, apodado «el banquero de Dios» por su vínculo con la banca vaticana, había sido condenado y liberado luego del derrumbe del banco Ambrosiano. Aparecería colgado de un puente de la *City* de Londres tres días después del final de la guerra).

Perú continuó presionando a Francia por la entrega de ocho misiles. Debían embarcarse el 10 de mayo en el puerto de Le Havre, en la región de Normandía. Era un reclamo de gobierno a gobierno. Perú no tenía ningún tipo de embargo y se estaba incumpliendo el contrato, pero Francia argumentó que una supuesta huelga en el puerto imposibilitaba la carga del material para el traslado. El general Jacques Mitterrand, que había viajado a Londres esa misma semana, le aseguró a Thatcher que no los entregaría.

Mientras continuaba el trato con intermediarios que además del Exocet ofrecían toda clase de misiles, cañones y municiones, con operaciones directas o trianguladas a través de Irak, Pakistán o Sudáfrica, Corti conseguiría, de manera inesperada, la información clave para que el sistema de armas del Super Étendard funcionara y los cinco misiles que poseía la Argentina en la Base Espora pudieran ser lanzados.

Capítulo 4

El diálogo electrónico

Pocos días antes del 2 de abril el capitán Roberto Curilovic, uno de los pilotos de la escuadrilla de Super Étendard, se embarcó en el portaviones *25 de Mayo* como señalero de A-4Q Skyhawk. Como no poseían radar, los aviones de exploración Tracker S-2E le anticipaban la ubicación del blanco para que los pilotos los sobrevolaran y simularan la descarga de bombas sobre buques propios. Las ejercitaciones de mar, con operaciones a 150 kilómetros de la costa, eran parte de la rutina naval pero en un contexto especial.

Antes de embarcarse Curilovic había escuchado el rumor de un desembarco en las islas y cuando regresó a tierra, la Base Espora ya estaba movilizada. El 31 de marzo, el capitán Colombo, comandante de la escuadrilla, había recibido la directiva de preparar a los pilotos con una técnica de ataque nueva, que no tenía antecedentes en la historia de la aeronáutica, para la eventualidad de una guerra Colombo los reunió a todos en la base. «A partir de ahora», les dijo, «el hangar será como un portaviones. Pasarán día y noche acá adentro. Les conviene despedirse de sus familias. Las luces del hangar no se apagarán hasta lograr el diálogo electrónico». Quería que el misil pudiera ser lanzado. «Si se lanza en condiciones adecuadas», explicó, «con la velocidad que corresponde, a la altura que corresponde y sobre el objetivo que corresponde, se hace blanco. O se debería hacer blanco. Porque la certeza absoluta en materia de tiro no existe. A lo mejor usted tira, todo está bien, y no acierta. Es lo que Carl von Clausewitz llama “la niebla de la guerra”. En la guerra reina la confusión, la incertidumbre. La guerra es la actividad más compleja del hombre». No eran palabras suyas, dijo. Eran de Charles de Gaulle. «No hay ninguna certeza de que lo que se prevea vaya a suceder».

Los ingenieros y técnicos del taller de misiles de la Base Espora estaban familiarizados con el Exocet mar-mar 38 (MM-38) que podía impactar de buque a buque. La Armada había adquirido veinticuatro unidades. Pero con los Exocet aire-mar (AM-39) no había experiencia. Acababan de llegar y no podían utilizarse. La implementación del «diálogo electrónico» había sido anunciada para el 8 de abril, cuando arribara desde Francia de la comisión técnica de Aérospatiale, la fábrica que había diseñado y construido el misil,

que introduciría los coeficientes en la computadora y realizarían las pruebas para asegurar el funcionamiento del sistema de armas.

Con la ocupación de las islas, y el posterior embargo al que adhirió Francia, la llegada de la comisión se canceló.

El desembarco argentino también abrió un margen de incertidumbre con los técnicos franceses ya instalados en la Base Espora. Un ingeniero hidráulico y un técnico de motores de Dassault, otro técnico de Snecma, y dos técnicos más: uno de Sagem, especialista en electrónica para la central inercial, y el otro de Thompson-CSF. Habían llegado en diciembre de 1981, después del arribo de los cinco Super Étendard. Residían en Bahía Blanca. Durante el verano convivieron con los técnicos de la base, trabajaban de 7 a 14. Los capacitaban, realizaban inspecciones, participaban de las prácticas, pero no estaba entre sus aptitudes la resolución del «diálogo electrónico».

Una vez iniciada la guerra el capitán Colombo les recomendó que se fueran por un tiempo, que tomaran vacaciones. Pero Hervé Colín, jefe de la delegación francesa, dijo que preferían quedarse para cumplir con la letra del contrato. La delegación permaneció en la base intentando colaborar junto a los mecánicos armeros en las pruebas de validación del Exocet con los aviones, aunque no conocían el procedimiento.

Hasta el 10 de abril, cuando la Fuerza de Tareas navegaba rumbo a las islas, no se había logrado la comunicación entre el avión y el misil, pese al trabajo diurno y nocturno de los oficiales, suboficiales y cabos de la escuadrilla, los ingenieros y técnicos del Arsenal Aeronaval y los especialistas en el sistema de armas en la Base Espora. En cada jornada, colocaban «un gato hidráulico» sobre el chasis del avión y otros dos sobre las alas para elevarlo, y lo conectaban a las valijas de testeo para alcanzar la conexión entre el radar y todos los sistemas de armamentos del avión, la cabina, el chasis-misil y el misil. Se buscaba la compatibilidad de todos los sistemas para que funcionasen integrados y pudiera lanzarse el misil. Pero no lo lograban. Probaban coeficientes de manera simulada, se generaban blancos supuestos en la pantalla de radar, hacían cuentas matemáticas para cargar los valores en la computadora, y tampoco resultaba.

Solo quedaba la esperanza de que la Subcomisión Naval de Compras en Francia obtuviera los datos faltantes, pero esa ilusión era lejana.

Aun sin contar con el sistema de armas en condiciones operativas, la escuadrilla comenzó a diseñar tácticas de ataque. Crearon un perfil de vuelo con distintas variables. El escenario que preveían era que los Super Étendard debían operar entre 400 o 500 millas náuticas más allá del continente, entre

750 y 950 kilómetros, la distancia aproximada por donde navegaría la flota británica. Los aviones debían ser reabastecidos en vuelo, y planificar su aproximación al blanco a la máxima velocidad y por debajo del lóbulo de detección de los radares enemigos, para no ser descubiertos con demasiado margen de anticipación.

Los pilotos deberían usar al mínimo —en lo posible, evitarlas— tanto las frecuencias de radio para comunicarse entre ellos como las emisiones electrónicas, a fin de no ser interceptados por el sistema defensivo de los buques enemigos. Debían habilitar el radar solo en el área de lanzamiento. La misión era aproximarse, lanzar y escapar rápido del área de disparo.

El perfil de vuelo no había sido ejercitado en Francia. Les habían dado manuales técnicos que describían las características del avión, pero no habían recibido instrucciones sobre tácticas operativas.

La escuadrilla hizo su propia experiencia para crear un perfil de vuelo sobre la ría del Puerto Belgrano, próxima a la Base Espora. Los favoreció que el principal buque de defensa antiaérea de la flota enemiga fuera el *HMS Sheffield*, el primero de la serie tipo D42 (destructor 42). La Armada argentina contaba con los destructores *ARA Santísima Trinidad* y su gemelo *ARA Hércules*, que se habían construido junto al *Sheffield* y tenían el mismo radar, tipo 965.

De modo que los pilotos contaban con dos destructores donde podían observar, desde la pantalla de radar de su defensa, la aproximación del SUE. Esto facilitó el diseño del perfil de vuelo. Permitió conocer la distancia en la que el Super Étendard empezaba a ser detectado por el radar del enemigo. Se concluyó que debían volar a ras del mar, hasta 50 o 60 millas náuticas, entre 90 y 100 kilómetros del blanco. Los pilotos marinos estaban habituados a volar bajo para atacar un buque, justamente, porque conocían sus sistemas antiaéreos. Y cuanto más lejos y más bajo volaran, más difícil sería detectarlos. Cuando llegaran a 50 o 60 millas del blanco, los pilotos debían abandonar el vuelo rasante, trepar en altura hasta por lo menos 800 metros y emitir radar para visualizar que el buque estuviera en la posición predeterminada.

La emisión de radar debía hacerse rápido, en dos o tres segundos, con uno o dos barridos electrónicos, y luego debían volver a descender hasta pegarse a 10 o 15 metros por encima del mar.

Cuando el Super Étendard trepara en altura, lo más probable era que el radar del buque enemigo lo detectara. El vuelo se volvía indiscreto. El avión quedaba visible. Pero después descendía y volvía a desaparecer del radar. La

defensa electrónica del buque, o cualquier buque que estuviera en un radio adyacente, ya estaba alerta de la intrusión enemiga. El radar avisaba que algo estaba sucediendo en su pantalla y se declaraba la alerta amarilla o la alerta roja en la flota enemiga.

Sin embargo, el Super Étendard representaba un problema nuevo para el sistema de defensa antiaérea de los buques. Rompía las reglas del combate tradicional. Hasta ese momento, cuando los aviones intentaban sobrevolarlos para lanzar las bombas convencionales sobre ellos, el radar del buque los detectaba con un margen suficiente para impactarlos con un misil. Pero el Super Étendard disparaba desde 40 kilómetros de distancia.

En las simulaciones del combate, los pilotos de la escuadrilla practicaron la aproximación al buque sin comunicación entre ellos. Lo ensayaban como si fuera un combate real, el vuelo rasante con el agua salpicando el parabrisas, la «trepada», volver a pegarse encima del mar y subir en altura hasta lanzar el misil. Y, a su vez, el buque accionaba su radar para defenderse de la amenaza del avión y evitar el impacto.

Al final de la jornada se realizaba una reunión de análisis entre el radarista del buque —acompañado por un piloto de la escuadrilla como observador— y el piloto del avión. Sobre la base de estos ejercicios, se definió la distancia de lanzamiento del misil que le impedía al buque enemigo detectarlo con demasiado preaviso. Se creó el perfil de vuelo.

Diez días después del desembarco en las islas Malvinas, mientras la Fuerza de Tareas navegaba hacia el sur, la escuadrilla había establecido su doctrina operativa para el ataque, aun sin la certeza de que el misil pudiera lanzarse.

Otra de las decisiones que se debían tomar era cómo volar, es decir, si las salidas en busca de un blanco tenían que ser individuales o de a dos aviones. El capitán Colombo prefería tirar los misiles de a uno. Tenían solo cinco. Las posibilidades de impacto con un avión eran del 90 por ciento. En cambio, si la salida era de a dos, el porcentual se elevaba a 98. Lo habían deducido por tablas de probabilidades realizadas por investigadores operativos. Otros pilotos de la escuadrilla, Bedacarratz y Curilovic, pero sobre todo Agotegaray, lo fueron convenciendo de que las misiones debían ser conformadas por dos pilotos. No sabían cuántas posibilidades tendrían de atacar y había que aprovecharlas bien. Colombo aceptó la petición, atacarían de a dos, pero también dio dos órdenes. La primera era que el que tirara un misil y no pegara en el blanco no volviera, sino que volara a Sudáfrica. Es

decir, el que tira pega. Y la segunda, que no era ninguna vergüenza regresar a la base con el misil bajo el ala. Tenían pocos y había que cuidarlos.

Todavía faltaba resolver el abastecimiento en vuelo. La Armada solicitó a la Fuerza Aérea que le cediera un avión tanque Hércules KC-130. Las prácticas comenzaron el 10 de abril. Se realizaban a 20 mil pies, seis mil metros de altura. Cada Super Étendard encontraba su avión tanque en un lugar diferente, pero casi siempre a la hora de vuelo. El SUE, con el misil y dos tanques suplementarios externos, tenía una autonomía aproximada de 475 millas náuticas. Y desde la base aeronaval de Río Grande, en Tierra del Fuego, hasta las islas, la distancia era de 368 millas. Pero la flota británica operaría más hacia el este. El reaprovisionamiento era imprescindible para cubrir el regreso.

Un avión Hércules podía conectar con sus mangueras reabastecedoras a dos aviones SUE en forma simultánea para la carga de combustible en el aire. La manguera se desplegaba unos diez metros y en el traspaso se mantenía tiesa. El piloto del SUE debía pegársele al Hércules y como entraba en su radio de turbulencia de la hélice, necesitaba sobrecontrolar su maniobra. Existía el riesgo de que la manguera y su canasta se dañaran y se suspendiera la misión.

Mientras se producían las prácticas, un hombre de mediana edad se presentó en la oficina de la Subcomisión Naval de Compras en París para conversar con Corti y Lavezzo. Dijo que durante muchos años había trabajado en Aérospatiale y que había sido despedido de un modo injusto. Quería vengarse. Y la venganza ahora estaba en su *attaché*. De allí extrajo una carpeta y les mostró unos papeles que estaban dentro. Eran los coeficientes para introducir en la computadora del Super Étendard, situada a la derecha de la pierna del piloto, para activar la comunicación electrónica con el misil Exocet, ubicado debajo del ala derecha. Los coeficientes del «diálogo electrónico». Estaban allí, sobre la mesa. Corti y Lavezzo revisaron el material y lo creyeron auténtico. Lo remitirían a Buenos Aires.

El problema era cómo enviar información tan sensible con todas las agencias de espionaje detrás. ¿Debía llevar la carpeta uno de ellos? ¿Iría por valija diplomática, con la gestión del embajador Schamis? Quizás el material quedaría muy expuesto. Alguien recordó a un piloto naval retirado, en ese momento comandante de Aerolíneas Argentinas, que volaba con regularidad a Francia: Walter Oppen. Lo contactaron ni bien tocó el aeropuerto con un

Jumbo 747. Le hablaron del secreto, de las prevenciones, de los espías, del valor que tenía para el país que esa carpeta llegara a destino. Oppen lo entendió. Apenas aterrizó la aeronave en el aeropuerto de Ezeiza un auto de la Armada lo esperó en la pista y lo condujo al Edificio Libertad.

Los coeficientes llegaron el 15 de abril a la Base Espora. Los tomaron el capitán Curilovic, jefe de Logística, y el teniente Rodríguez Mariani, jefe de Armamento. Todos los técnicos electrónicos del taller de misiles empezaron a trabajar. También convocaron al capitán de fragata e ingeniero electrónico Julio Pérez, especialista en control y guiado de misiles. En las pruebas del hangar, se simulaba el vuelo del Super Étendard. Hasta que Curilovic pronunció ante Colombo la frase sagrada, «tenemos el Top Misil». Se produjo el «diálogo electrónico». El avión ya podía comunicar su blanco al misil. El 17 de abril Bedacarratz y Mayora realizaron un simulacro de ataque, con reabastecimiento aéreo a 300 millas náuticas de la Base Espora, contra el destructor *Santísima Trinidad* situado a 530. La posición fue dada por un avión explorador Tracker S-2E, quince minutos antes del lanzamiento.

Al día siguiente la Segunda Escuadrilla de Caza y Ataque preparó el traslado para la base de Río Grande. Eran diez pilotos, ochenta y seis suboficiales de distintas especialidades y cuatro soldados conscriptos. Tenían a disposición cinco Super Étendard —aunque uno sería «canibalizado» para usarse como repuesto— y cinco misiles Exocet. La delegación de técnicos franceses se ofreció para viajar con ellos, pero Colombo les agradeció el gesto. Se quedarían en la Base Espora.

La Argentina ahora contaba con su arma de guerra más poderosa. Solo faltaba saber si funcionaba.

Capítulo 5

El avión intruso

La Base Aeronaval Río Grande estaba situada frente a la costa del mar argentino, en el extremo occidental de la isla Grande de Tierra del Fuego. En 1949 comenzó a utilizarse como base de la Armada, más tarde se permitió el uso de la pista de aterrizaje para líneas aerocomerciales y en 1978 se la acondicionó para la inminencia de la guerra con Chile. Le agregaron tanques de combustible, equipos de comunicación, balizamiento eléctrico, refugios, y se construyó una central de operaciones de combate bajo tierra para el comando y control de aeronaves. La llamaban el *búnker*.

Su ingreso estaba oculto entre los yuyos, a 200 metros de la pista de aterrizaje. Desde arriba no se veía. Al principio era un pozo, al que se le fueron agregando pasadizos intercalados con distintos ambientes y una salida de emergencia. La estructura subterránea tenía alrededor de 150 metros cuadrados y estaba dispuesta en forma de H. En su interior había una mesa de situación, tableros de operaciones, de logística, escritorios de comunicaciones, de inteligencia, teléfonos. Estaba en funcionamiento las veinticuatro horas del día con turnos rotativos.

El jefe del *búnker* —o Central de Operaciones de Combate 80.1, como era su denominación oficial— era el capitán de navío Héctor Martini. Alrededor de él trabajaban veinte oficiales y suboficiales de distintas fuerzas. Uno de ellos era el capitán Colombo, que recibiría las posiciones de los buques británicos y luego ordenaría las misiones a sus pilotos del Super Étendard, como también lo hacían otros jefes de la Aviación Naval y de la Fuerza Aérea para sus escuadrillas de aviones A-4Q Skyhawk, Dagger y los aviones de exploración y transporte, Neptune y Electra.

Colombo ingresaba en el *búnker* a las 5:30 de la mañana. Allí recibía las novedades desde Comodoro Rivadavia. En esa base militar se había instalado el comando de la Fuerza Aérea Sur (FAS) para la conducción de operaciones ofensivas y defensivas contra la flota naval británica y también para prevenir un posible ataque desde Chile. La FAS estaba a cargo del brigadier Ernesto Crespo y contaba con un oficial de enlace del Comando de Aviación Naval (COAN), con sede en la Base Espora. Todas las bases aéreas aeronavales de la Patagonia y las islas Malvinas, y también cada uno de los aviones que

estaban en vuelo, se mantenían en contacto de radio con la FAS. Compartían el canal de frecuencia.

El receptor de las novedades de la FAS en el *búnker*, la Central de Operaciones de Combate de la base de Río Grande, era el capitán Jorge Fiorentino, a cargo del comando y control de comunicaciones. Desde su tablero rastreaba las conversaciones de la flota británica que avanzaba hacia el Atlántico Sur. En el *búnker* también estaban instalados el jefe de Operaciones, el de Logística, el de Personal, el de Inteligencia y el de Meteorología.

A partir del 2 de abril la base de Río Grande comenzó a transformarse. Llegó equipamiento militar en vuelos de transporte logístico, personal de apoyo terrestre, se reforzaron las defensas y los depósitos de combustible para abastecer a las aeronaves, y se instaló un radar móvil de control aéreo Westinghouse AN/TPS 43, con un alcance de 200 millas, el mismo que se utilizaría en las islas Malvinas.

La base había triplicado su capacidad operativa en dos semanas. Alojaba a mil doscientas personas, entre escuadrillas, equipos técnicos y de defensa. Había cuatro edificios: tres para el personal, donde dormían los pilotos y los mecánicos, y uno para el comedor. También había refugios subterráneos con paredes, techos de troncos y cuchetas.

Se diseñaron tres círculos de vigilancia: sobre la pista, en sus caminos de acceso, y sobre el pueblo de Río Grande, a cinco kilómetros, y los canales de los ríos, las estancias y la línea de frontera con Chile. El control de Río Grande implicó un problema de seguridad adicional. Vivían veinticuatro mil personas. Se temía que pudieran reportar información del movimiento de los aviones.

La defensa terrestre de la base estaba al mando del capitán de navío Miguel Carlos Pita. Tenía a cargo dos batallones de infantería, un batallón logístico, un batallón de batería de campaña, otro de comunicación y una compañía de exploración que se movilizaba con vehículos Panhard con cañones de calibre.90.

Los infantes de Marina ocuparon el exfrigorífico de la Corporación Argentina de Productores de Carne (CAP), al sur del río Grande, fundada por los estancieros latifundistas José Menéndez Behety y Mauricio Braun. En una estancia cercana se instaló el Batallón de Infantería n.º 1 y cruzando el río, hacia el norte, la Fuerza Marítima de Infantería n.º 1.

Pita había realizado cursos de inteligencia en Gran Bretaña en 1962, en la sede del SIS en Londres y en su base de Portsmouth. Eran tiempos de Guerra Fría y, si bien veinte años después el enfrentamiento este-oeste todavía continuaba, ahora debía organizar la defensa de la base frente a un enemigo inesperado, con el que compartía intereses —la guerra contra el comunismo —, pero la soberanía por las islas Malvinas ahora los enfrentaba.

Colombo solía despertar a los pilotos de la escuadrilla a las siete de la mañana. En cada habitación dormían cuatro, había dos camas marineras. Cada vez que Colombo abría la puerta, suponían que les traía la información de un blanco. Los pilotos desayunaban y después se instalaban en la sala del hangar. Era un tiempo de espera, de conversaciones con aviadores de otras escuadrillas. Se hablaba de tácticas de vuelo, miraban mapas, fumaban o sintonizaban radios internacionales para enterarse de las noticias de la guerra que se avecinaba.

En la sala del hangar había un teléfono colgado de una pared. Todos estaban atentos por si sonaba. El teléfono podía dar aviso de una posible misión. Colombo la anticipaba desde el *búnker*. Al mediodía almorzaban en el salón comedor de la base, por lo general una ración de guiso.

Los Super Étendard se guardaban en un rincón del mismo hangar. Dos aviones tenían su misil montado bajo su ala derecha. Los otros tres estaban en un contenedor presurizado. Una guardia de infantes los protegía las veinticuatro horas.

Había solo cinco misiles y la directiva era darles un buen uso. Los objetivos eran dos portaviones —*Hermes e Invincible*— o los buques logísticos que los rodeaban para protegerlos. Si Gran Bretaña, en su aproximación a las islas, perdía un portaviones, pondría en riesgo su supremacía bélica. Y si perdía buques logísticos, perdería también aviones, helicópteros y armamentos vitales para el combate aéreo y sus tropas en tierra.

El *Hermes* y el *Invincible* navegaban en el núcleo de la formación naval junto a otros destructores. Según la estrategia de la defensa británica, las fragatas, con su sistema antiaéreo, se ocuparían de neutralizar a los aviones enemigos de armamento convencional, que debían atravesarlos por el aire para lanzarles sus bombas. Más improbable era sobrevolar a un portaviones. Pero la seguridad del *Hermes* o el *Invincible* tenía un alto costo para los

barcos que los protegían: si su sistema de defensa fallaba, se exponían al impacto directo.

La guerra era todavía un enigma para los aviadores de la base. Debían enfrentar a una fuerza mejor equipada, con una calidad armamentística superior, que tendría el respaldo de Estados Unidos y la OTAN. Argentina no tenía aliados: ni rusos ni brasileños ni nadie. Estaban solos. La única vía para parar la guerra era la diplomacia. Pero, si eso no sucedía, si la guerra se iniciaba, había que actuar con profesionalismo.

El 20 de abril llegó a la base de Río Grande el comandante de la Aviación Naval almirante Carlos García Boll y bajó esa línea. «Hagan lo que tengan que hacer», dijo. «No arriesguen más de lo que se tenga que arriesgar. Lo normal, en esta profesión, ya es arriesgar. No hay que hacer más que eso. No hay que suicidarse en la toma de riesgos. No quiero héroes».

También se presentó en la base el almirante Anaya, ideólogo y promotor del desembarco argentino en las islas, y expuso el mismo contexto. «No habrá aliados. Estamos intentando detener la guerra con la diplomacia. Si la diplomacia fracasa, la posibilidad de una victoria argentina será remota o nula», anticipó.

Su idea de recuperar las Malvinas había avanzado de un modo que había excedido sus supuestos. La ocupación no quedaría sin respuesta, sumergida en el letargo geopolítico británico. Ahora llegaba la reacción del enemigo; los barcos navegaban hacia el sur, y había que actuar en la urgencia, organizar lo no previsto o lo que no se había querido planear. Lo que se dijo, «ya está considerado», no lo estaba. Había que empezar a considerarlo. Ahora se advertía que la inferioridad armamentística y tecnológica era un obstáculo insuperable. Los buques argentinos eran antiguos, estaban a punto de ser radiados, con un plazo ya determinado para su desguace; faltaban repuestos, mantenimiento. La flota de guerra no podría enfrentar con las mismas capacidades a la Fuerza de Tareas en un combate naval.

El comando de la Fuerza de Tareas británica fue asignado al almirante John «Sandy» Woodward. Era un submarinista de 50 años, sin experiencia bélica y sin expresas ambiciones en su carrera, hijo de una familia sin tradición naval. Su padre había llegado a jefe de cajeros de Barclays Bank en la pequeña localidad de Launceston luego de toda una vida como empleado bancario. El secretario de Defensa John Nott no le conocía la cara. Prefería un almirante más experimentado, pero el almirante John Fieldhouse, comandante de la

Fuerza de Tareas, asentado en Northwood, que resistía cada recorte presupuestario que decidía Nott sobre la Marina Real, sostuvo a Woodward. Lo quería como conductor de las operaciones navales.

Al momento de zarpar desde el puerto de Southampton, la flota naval transportaba treinta aviones Harrier y Sea Harrier, helicópteros Chinook, Sea King, Sea Lynx, Gazelle y Wessex, y contaba con dos portaviones, cinco destructores tipo 42, dos tipo 22, siete tipo 21, dos clase County, además de seis submarinos, plataformas de desembarco, unidades de apoyo logístico y transportes de tropas. Uno de ellos era el transatlántico Canberra, que había sido obligado a interrumpir un viaje de cuatro meses alrededor del mundo para regresar a Southampton. Le incorporaron una plataforma para helicópteros y fue adaptado para transportar a dos mil soldados que el 9 de abril partieron hacia la isla Ascensión.

Los portaviones *Hermes* e *Invincible* podrían operar entre 150 y 200 millas al este de Puerto Argentino. Además, la flota naval contaba con tres destructores tipo 42, *HMS Coventry; Sheffield* y *HMS Glasgow*, que poseían misiles Sea Dart para su defensa antiaérea. Podían alcanzar blancos enemigos a 30 millas náuticas, 56 kilómetros, y hasta a 15 mil metros de altura. Los misiles Sea Wolf eran capaces de interceptar aviones y misiles a baja altura, a diez kilómetros. Pero solo estaban instalados en dos fragatas de tipo 22, *HMS Broadsword* y *HMS Brilliant*, que navegaban muy cerca de los portaviones para protegerlos.

En principio, el poderío naval británico era suficiente como fuerza disuasoria en el contexto de las negociaciones diplomáticas, pero Woodward temía por el sistema de defensa antiaéreo, que consideraba vulnerable a los ataques argentinos. Esta debilidad podría complicar el completo dominio del mar y del aire, imprescindibles para iniciar la maniobra del desembarco sobre las islas Malvinas.

A mediados de abril la inteligencia naval argentina intentó, en primera instancia, verificar si la Fuerza de Tareas de verdad navegaba rumbo al Atlántico Sur, y también detectar su composición. Un avión Boeing B-707 de la Fuerza Aérea de reconocimiento militar, con dos navegadores inerciales que permitían estimar la posición, orientación y velocidad de las naves, comenzó a realizar la tarea. Despegó desde la Base El Palomar, en Buenos Aires, y exploró a la flota. El Boeing, sin ningún tipo de armamento, volaba con personal de la Fuerza Aérea y de la inteligencia naval, que verificaba el

tipo de naves, mientras que un fotógrafo registraba los aviones y helicópteros embarcados.

El Boeing 707 hizo distintos vuelos de exploración, todos de riesgo. El primero fue el 21 de abril. El radar meteorológico marcó puntos brillantes en su pantalla y descendió hasta 600 metros por encima del mar. La tripulación logró identificar a los dos portaviones acompañados por fragatas de escoltas y destructores, 785 millas al sur de la isla Ascensión, a la altura del trópico de Capricornio. Pudieron retratar a las naves avanzando sobre el mar salpicado de espuma. Mientras la tripulación miraba abstraída por la ventanilla la extensión de la formación naval, un Sea Harrier se posó a un costado, y luego, al otro costado, apareció otro. Comenzaron a seguir al Boeing durante veinte minutos. El piloto de la Fuerza Aérea podía ver el escudo del caza británico y sus dos misiles Sidewinder. Recién cuando subieron a más de diez mil metros los Harrier abandonaron el seguimiento y regresaron al portaviones. Después de casi once horas de vuelo se obtuvo la evidencia. No había dudas de que la flota británica se trasladaba al sur.

Tras la aparición del *burglar*, el intruso, como denominaban al avión argentino, Woodward cambió la posición de la flota y dejó dos Harrier en alerta para el despegue. Hacía una semana, Gran Bretaña había delimitado la zona de exclusión marítima a 200 millas náuticas, 370 kilómetros, alrededor de las islas Malvinas. Cualquier buque o aeronave que se introdujera en ese perímetro podía ser atacado sin aviso previo. Dos días después de la aparición del Boeing 707 agregaron: «Todos los aviones argentinos, incluso las máquinas civiles dedicadas a vigilar a estas fuerzas británicas, serán considerados hostiles y serán pasibles de recibir el tratamiento consiguiente».

El Boeing no constituía una amenaza directa a la flota, aunque sí podía orientar a los submarinos argentinos sobre su localización y posterior ataque, además de la información de inteligencia que obtenía.

El Boeing continuó transmitiendo las coordenadas de los buques en tiempo real. En ese momento, los británicos no estaban predispuestos a una acción ofensiva sobre el avión. La tripulación argentina lo supo cuando escaneó la frecuencia UHF (*Ultra High Frequency*) y escuchó una comunicación entre los pilotos de Harrier y los controladores del portaviones.

El 22 de abril, a las 2:30 de la madrugada, la flota británica detectó otro vuelo de avión a 80 millas. Despacharon un Harrier, que interceptó a un Boeing 707. El piloto escapó, giró rápido hacia el sur y aterrizó en el aeropuerto de Ezeiza. Esa misma noche, otro avión argentino volvió a inspeccionar el desplazamiento de los buques.

Woodward se impacientó con los vuelos intrusos. Consultó al gabinete de guerra si podía disparar la próxima vez que apareciera un avión. En ese momento todavía se mantenía la expectativa para un acuerdo diplomático, y la caída de un Boeing 707 podría complicar las negociaciones. Le exigieron como condición que la aeronave se acercara a cierta distancia y hubiera certeza de que fuera un intruso.

Al día siguiente, el 23 de abril, se acercó otra vez un avión a la flota. Lo detectó el radar del *Invincible*. Venía desde el sudeste y estaba a 200 millas. El sistema de misiles del Sea Dart lo iba rastreando en velocidad y altura. Cada diez segundos se aproximaba una milla más. Ya se encontraba a dos minutos de ingresar al área de impacto autorizada. Woodward preguntó al navegante de operaciones si estaba registrado un vuelo comercial en el Atlántico Sur. Y este le dijo que no. El avión ya estaba en la mira, pronto a desintegrarse en el aire, a un minuto del lanzamiento del misil. Woodward prefirió hacer un segundo chequeo de identificación, pero no hubo respuesta. Ya faltaban veinte segundos. Hasta que escuchó la voz del operador. «Podría tratarse de un avión comercial en vuelo desde Durban a Río de Janeiro», afirmó. Woodward ordenó a todas las naves que no dispararan. Un Sea Harrier se acercó a la aeronave para hacer contacto visual. Se posicionó a pocos metros sobre el costado izquierdo durante un minuto. Los pasajeros pudieron ver de perfil al piloto británico. Se verificó que era un DC-10 de la empresa Varig.

Después de la fallida conversación entre Reagan y Galtieri el día anterior al desembarco, el secretario de Estado Alexander Haig inició un raid entre Londres y Buenos Aires para intentar evitar una «guerra interna» en Occidente y trabajar para el acercamiento de las posiciones. Las conversaciones giraron en torno al retiro de las tropas militares, la conformación de una administración provisoria y un acuerdo a largo plazo sobre la soberanía de las islas.

Uno de los requisitos de la Junta Militar era que la bandera argentina continuara flameando en las Malvinas y el establecimiento de la transferencia de la soberanía con fechas ciertas. Gran Bretaña quería que se cumpliera la Resolución 502 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas del 3 de abril: exigía el retiro inmediato de las fuerzas argentinas y el cese de hostilidades. La resolución había obtenido el voto de Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia, entre otros países, y la abstención de la Unión Soviética,

China y España, que mantenía su disputa soberana con los británicos en Gibraltar.

Haig propuso los siguientes puntos para el acuerdo: retirada militar, administración bajo tres banderas hasta diciembre de 1982, reanudación del diálogo con el continente y dar espacio a las opiniones de los isleños. Pero el trato no aseguraba la soberanía para la Argentina.

Después de dos semanas de conferenciar en Buenos Aires y Londres la mediación se atascaba, y la guerra, impensada en principio para las dos partes, se desplegaba en el horizonte.

Gran Bretaña decidió encarar el primer combate en las islas Georgias. La recuperación carecía de importancia estratégica, pero una victoria militar bien valía para inspirar la confianza del mando naval y el gabinete de guerra, y también serviría como propaganda bélica para el mundo. La Fuerza de Tareas ya contaba con apoyo «sin limitaciones» del gobierno para recapturar las Malvinas si la pequeña luz de la diplomacia se apagaba.

El almirante Fieldhouse decidió el desvío de tres destructores tipo 42 y dos fragatas hacia las Georgias como apoyo al desembarco anfibio, mientras un submarino y un avión realizaron tareas de reconocimiento alrededor de la isla. El 22 de abril se dispusieron a ocuparla.

Los dos primeros helicópteros que intentaron aterrizar para infiltrar a los soldados cayeron en medio de la tormenta y vientos de 200 kilómetros por hora. El primero se incrustó en la nieve. Y el segundo, que había volado en su auxilio, logró rescatar a los soldados caídos, pero otro remolino de nieve volvió a tirarlo a tierra. Esta primera experiencia poco auspiciosa cubrió de suspenso y preocupación al mando naval.

El día 25 las tropas británicas regresaron a las Georgias y tras dejar fuera de combate al submarino *ARA Santa Fe* y bombardear las posiciones enemigas, lograron asentarse en la isla sin resistencia. Fueron recibidos con banderas blancas en la guarnición de Puerto Leith. Al día siguiente, se firmó la rendición en un buque británico. Cincuenta y cinco infantes de la Marina argentina y también los treinta y nueve obreros contratados por el empresario Davidoff, que poco más de un mes atrás habían izado la bandera celeste y blanca, fueron tomados prisioneros. Woodward definió la acción militar como el aperitivo antes del plato fuerte.

Gran Bretaña mantuvo su posición inicial en la mediación diplomática: la soberanía podría discutirse una vez que las tropas argentinas se retiraran, pero

no habría plazo estricto ni «transferencia gradual de la soberanía». Los isleños deberían participar en cualquier trato. Y mientras el acuerdo se alejaba le exigía a Estados Unidos que abandonara la supuesta neutralidad y apoyara a su aliado de la OTAN.

El secretario de Estado Haig no lograba entender el aferramiento británico a las Malvinas. Le parecía mucho más atractiva, para los intereses de Estados Unidos, la alianza anticomunista que ofrecía la Argentina en América Central que la recuperación de las islas para Gran Bretaña. La Argentina no cedía en dos principios: el reconocimiento de la soberanía sobre las islas y la participación en la administración provisoria.

Finalmente, Estados Unidos abandonó la mediación. El 30 de abril su Consejo de Seguridad decidió la asistencia militar a su aliado histórico. La OTAN, antes de la comunicación pública, entregó misiles, combustible, municiones, material de inteligencia en la base logística británica de la isla Ascensión, en medio del océano Atlántico. Cada pedido de Londres obtenía una respuesta favorable del Comando Conjunto en Washington.

Con la información del Boeing 707, la Marina argentina dedujo que la Fuerza de Tareas accedería a la zona de operaciones a fines de abril. Fue así. Las emisiones electrónicas de los barcos fueron detectadas por los radaristas con el equipo móvil de contramedidas en Puerto Argentino. Y comenzaron a escuchar conversaciones en inglés, a escanear la frecuencia, en los canales de VHF y UHF. Eso fue el 30 de abril. Ese día se inició el bloqueo aéreo y naval británico, la zona de exclusión total sobre las islas, que incluía la amenaza de submarinos nucleares. Todas las naves que circularan en esas horas sin autorización serían consideradas hostiles y susceptibles de ser atacadas.

Fue un día antes del inicio de la guerra real.

No hubo una declaración formal: la *Operación Black Buck* se lanzó sin aviso.

Capítulo 6

Impacto en el *Belgrano*

A las 4:40 de la madrugada del 1.º de mayo de 1982, veintiuna bombas fueron lanzadas al aeródromo de Puerto Argentino desde un avión Vulcan. Había despegado de la isla Ascensión y fue guiado por el radar del *Hermes*. Un comando británico ya infiltrado en las islas había marcado el punto de lanzamiento con luces de guiado láser. Solo una de las bombas impactó en la pista de aterrizaje y su daño fue limitado A partir de esa hora y durante todo el día, hubo alarma roja.

El *Invincible* se había ubicado 130 kilómetros al norte de Puerto Argentino; el *Hermes*, 93 kilómetros al noroeste. Desde allí, al amanecer, despegaron las patrullas aéreas de combate, Harrier y Sea Harrier, para volver a atacar la pista y también la base aérea de Puerto Darwin-Pradera del Ganso, 105 kilómetros al sudoeste.

Después del mediodía, un destructor y dos fragatas se posicionaron sobre el sudeste de la costa de la isla Soledad, a 20 kilómetros, y continuaron el hostigamiento sobre el aeródromo.

El centro de gravitación del ataque británico fueron las bases aéreas; buscaban destruirlas para eliminar el poder de la aviación establecido en las islas. El bombardeo naval también alcanzó a las tropas terrestres en la zona de Sapper Hill, a siete kilómetros de Puerto Argentino, donde suponían que estaba instalada la estación del radar, pero los operadores habían dejado una antena falsa. Gran Bretaña quería demostrar que tenía capacidad de fuego para desembarcar en cualquier momento. Esa misma mañana Woodward intimó al general Mario Benjamín Menéndez a la rendición. El pedido fue rechazado.

Las primeras detecciones electrónicas que llegaron al comando FAS de Comodoro Rivadavia sobre el ataque eran informes imprecisos, todavía sin confirmación. La respuesta aérea se realizó sin objetivos claros. Los pilotos salieron al albur desde el continente hacia las islas. Casi al mediodía, cuando el dispositivo naval británico pudo ser mejor perfilado, las oleadas de los aviones Mirage y Dagger atacaron al destructor *HMS Glamorgan* y a las

fragatas *HMS Alacrity* y *HMS Arrow*. El destructor tuvo daños menores y pudo ser reparado. Y a la noche volvió a bombardear. *Alacrity* fue alcanzado por un cañoneo desde la costa que le averió un helicóptero, pero continuó su acción. Y *Arrow* recibió ocho impactos de cañón de 30 milímetros de aviones Dagger.

Los pilotos argentinos recibían en el aire la información que les proveía el Centro de Información y Control (CIC), que controlaba el movimiento aéreo en torno a las islas. El CIC les transmitía las posiciones de los Sea Harrier y les anticipaba si su avión aparecía en el radar de una fragata o si un misil se dirigía hacia ellos.

La diferencia de recursos en la maniobra aérea quedaría reflejada el 1.º de mayo, en el «bautismo de fuego»: los aviones argentinos no podían permanecer más de cinco minutos en el área de los objetivos; debían reservar 2500 litros de combustible para cubrir alrededor de 800 kilómetros para regresar al continente. En cambio, los cazas británicos disponían de veinte o veinticinco minutos en el aire, tiempo suficiente para detectar el blanco y lanzar su misil Sidewinder; luego regresaban al portaviones, reabastecían combustible, se rearmaban y regresaban a la batalla.

El CIC también identificaba a los aviones enemigos y transmitía las consignas de fuego a la artillería antiaérea. Ya habían derribado a dos Sea Harrier a media mañana. Pero en la tarde había caído un Dagger por un misil de una patrulla aérea de combate y, después, en las últimas horas de luz, se produciría el derribo de otros tres aviones argentinos y perderían la vida otros dos pilotos.

El Mirage del teniente Carlos Perona, que había despegado de la base de Río Gallegos en su segunda salida a las 15:45, fue impactado por un Sea Harrier y sostuvo el vuelo hasta la costa de la isla Borbón, para eyectarse. Fue rescatado por un helicóptero. El jefe de la misión, el capitán Gustavo García Cuerva, en cambio, perdería la vida. Ya sin combustible para volver al continente, quiso preservar el avión y aterrizar en Puerto Argentino. Avisó al CIC, eyectó sus tanques externos y, pese al pedido de «alto el fuego», las baterías antiaéreas le dispararon y lo derribaron. Supusieron que se acercaba un avión enemigo.

Casi al final de la jornada, una formación de aviones Canberra —un bombardero liviano de origen británico que operaba con piloto y navegador— partieron de la base de Trelew para atacar a la flota británica. Uno de ellos fue impactado por un Sea Harrier; los dos tripulantes lograron eyectarse. Contaban con chalecos y balsas salvavidas, y balizas que transmitían en

frecuencia de emergencia. A la madrugada del día siguiente el aviso *ARA Alférez Sobral*, nave de búsqueda y rescate, recibió su posición y navegó durante todo el día hacia el punto dato. Cuando un helicóptero los sobrevoló, le dispararon con un mortero, y luego el *Sobral* fue atacado por misiles. Ocho tripulantes murieron, incluido el comandante de la nave, el capitán Sergio Pérez Roca.

Con la caída de las primeras bombas del 1.º de mayo, el presidente peruano Fernando Belaúnde Terry presentó de urgencia una propuesta de paz que contemplaba el retiro de tropas de ambos países, una administración cuatripartita de las islas y el compromiso de resolver el conflicto en el término de un año. Mientras se efectuaba un desesperado intento de pacificación, una flota de submarinos nucleares británicos detectó y comenzó a monitorear las posiciones del portaviones *25 de Mayo* y del crucero *ARA General Belgrano*.

La Armada había desplegado su flota para impedir un desembarco británico, que —suponía— podría producirse sobre la costa este de la isla Soledad. La flota se dividió en dos grupos. El mayor incluía el *25 de Mayo* y otras seis embarcaciones, que permanecieron en el límite de la zona de exclusión. El segundo grupo, conformado por el *General Belgrano* y dos destructores, se desplazó 260 millas al sur, en previsión de la llegada de la flota enemiga.

En la tarde del 30 de abril, el *General Belgrano* había sido descubierto. Uno de los submarinos, el *Conqueror*, comenzaría a *trackearlo* a seguirlo a distancia. El *Conqueror* poseía un reactor nuclear como fuente de energía —pero no armas nucleares—, que le permitía realizar el patrullaje sin emerger. Tenía una marcha silenciosa, difícil de detectar, y una velocidad superior a las naves de superficie.

El crucero *General Belgrano* estaba en condiciones de generar daño con sus cañones. Alrededor de él navegaban los destructores *ARA Piedrabuena* y *ARA Hipólito Bouchard*, con Exocet MM-388 (mar-mar 38).

Por el norte, a la altura de Puerto Deseado, a 120 millas de la costa, se ubicaba el portaviones *25 de Mayo* con sus aviones A-4Q Skyhawk embarcados. Y, en medio de los dos grupos, entre el norte y el sur, se hallaban las corbetas francesas Clase A-69, que también podían lanzar Exocet MM-38.

La Marina argentina estaba decidida a una batalla naval, la más importante después de la Segunda Guerra Mundial.

En la tarde del 1.º de mayo un avión Tracker de exploración estimó que había detectado siete barcos enemigos. El *25 de Mayo* se desplazó hacia esa posición para lanzar el ataque. Pero, como el sol se ponía a las seis de la tarde, debieron esperar el crepúsculo matutino. No tenían sistema para realizar vuelos nocturnos. Por la noche otro Tracker confirmó la localización. Eran trece buques de la Fuerza de Tareas, 80 millas al este de Puerto Argentino y a 200 millas del *25 de Mayo*.

Casi en forma simultánea, un avión enemigo permaneció media hora en el aire a 60 millas del portaviones. Los había detectado. Ya no sería una acción sorpresiva: la flota británica los esperaría. Sin embargo, el plan de ofensiva continuó. Desde el centro, las corbetas *Granville*, *Guerrico* y *Drummond* se acercarían a los blancos y luego de lanzar su ataque, se dirigirían a las islas y permanecerían protegidas alrededor de ellas. Desde el portaviones, que luego movería su posición junto a sus naves escoltas, en el amanecer del 2 de mayo despegarían seis aviones A-4Q, con cuatro bombas MK-82 de 230 kilos cada una.

Por la noche, el viento calmó. Más tarde, casi había desaparecido. No había nudos de viento para iniciar la operación, en esa área, en medio del Atlántico Sur. Se necesitaba aligerar los aviones para que despegaran. Deberían partir solo con una bomba cada uno y, como el enemigo los esperaba, calcularon que podrían llegar a perder por lo menos cuatro de las seis unidades aéreas. En consecuencia, el ataque se canceló. Se ordenó a las corbetas que retrocedieran hacia el oeste y se prefirió esperar otra oportunidad para el uso del *25 de Mayo* en una ofensiva naval.

Pero nunca más la hubo.

El almirante Anaya dio la orden de replegar las naves hacia la costa. El destructor *Santísima Trinidad*, para evitar ser torpedeado, fue replegado cerca de Puerto Madryn. Anaya pensaba que, si perdía una embarcación, ya no la podría reponer. La decisión de hacer retroceder a la flota naval argentina demostraba que en la guerra que acababa de comenzar no había un comando conjunto al que se subordinaran las tres fuerzas. Cada fuerza iba tomando sus propias decisiones.

La actitud defensiva de la flota de guerra generó pesadumbre en el brigadier Ernesto Crespo, al mando de la FAS. En su «bautismo de fuego», la Fuerza Aérea había expuesto a sus pilotos para intentar impedirles a los británicos la superioridad aérea, con cincuenta y siete salidas hacia las islas entre misiones de cobertura y ataque a blancos enemigos, con el lanzamiento de 20 toneladas de bombas, a un costo de cuatro aviones derribados, otro

destruido en tierra y la pérdida de cuatro pilotos y un navegador, y un oficial y ocho suboficiales en la Base Cóndor de Puerto Darwin.

Ese 1.º de mayo la base de Río Grande era un caos. Había vértigo, desconcierto. Se declaró una alarma por ataque aéreo. Los pilotos salieron de la sala del hangar y se refugiaron en unas cuevas, protegidas con chapas, en una zanja. Fue un momento de tensión que luego se apaciguó. Pero la inquietud de los días previos, la expectativa y la incertidumbre de lo que estaba por venir quedarían a un lado para siempre. Ahora la guerra había comenzado.

En el *búnker*, bajo tierra, la información comenzó a ir y venir desde las islas al continente apenas al alba. El capitán Colombo y el capitán Martini recibían desde el comando de Fuerza Aérea Sur de Comodoro Rivadavia las posiciones de la flota enemiga, y el capitán Fiorentino intentaba captar emisiones británicas en el tablero de comunicaciones, mientras se decidía qué formaciones de aviones saldrían al combate.

La primera información que llegó al *búnker* fue sobre un ataque de aviones y el cañoneo naval, con visualización de buques. Las naves británicas habían entrado hasta 20 millas al sudeste de la isla Soledad y todavía seguían cañoneando. La posición era aproximada. Pero habían detectado un buque mediano. Desde Comodoro Rivadavia se ordenó el despegue del Super Étendard. Querían que atacaran y neutralizaran el fuego enemigo. Era la primera misión.

Los pilotos de la escuadrilla respetaron el acuerdo de parejas, según el código establecido. El de mayor antigüedad volaba con el de antigüedad menor, su piloto numeral. Y el segundo de mayor antigüedad lo hacía con el antepenúltimo de menor antigüedad. Colombo llamó a la sala de hangar y le avisó al teniente Carlos Machetanz. Saldrían los dos. El comandante de la escuadrilla y piloto de mayor antigüedad junto a su piloto numeral. La primera dupla de aviadores se alistó.

Según la doctrina, para lanzar el misil, los pilotos de Super Étendard debían tener detectada la posición exacta del buque. En este caso, no la tenían. La misión parecía desesperada. La escuadrilla contaba con solo cinco Exocet y, además de no tener precisión de la ubicación, tampoco estaban seguros de que fuera un portaviones o un destructor. Colombo y Machetanz debían salir sin información de radar. A la caza y a la pesca. Pero la orden provenía de Comodoro Rivadavia y se aceptó. La guerra ya estaba en el aire.

El fuego arreciaba. En las islas había misiles, bombas, heridos, muertos. Los manuales y las prevenciones se dejaban de lado. Harían el bautismo de vuelo.

Sin embargo, internamente, aun en la hipótesis de que lograra detectar un buque en la pantalla de su radar, Colombo no se sentía decidido a lanzar el misil. Primero, porque existía el riesgo de que el eco que detectara fuera un buque argentino. Él no podría saberlo a una distancia de 40 kilómetros al momento de lanzar el misil.

De hecho, ese 1.º de mayo, poco antes de las seis de la tarde, el buque mercante *ELMA Formosa*, que distribuía materiales de guerra en posiciones de las islas y estaba ubicado en la bahía Enriqueta, al sur del aeródromo, sería alcanzado por una bomba de 500 kilos descargada por un A-4B Skyhawk que había despegado a las cuatro de la tarde de Río Gallegos. El piloto de la Fuerza Aérea supuso que era un buque petrolero que asistía a una fragata británica. Esa fue la información que había recibido. Además, le habían asegurado que no había barcos argentinos en el mar abierto, alrededor de las islas. Por fortuna, una bomba golpeó en un cable de acero y se desvió hacia el agua, otras dos también cayeron al agua y la última se introdujo en la bodega pero no explotó. Cuando parecía que la misión concluía, sorprendido porque no había recibido respuesta, el piloto aprovechó los últimos minutos de luz para hacer una nueva pasada entre la lluvia y disparó al *Formosa* con sus cañones. Al día siguiente le informaron de su error.

Colombo, desde el *búnker*, indicó a Comodoro Rivadavia la latitud y longitud donde debía posicionarse el KC-130 Hércules para la recarga de combustible. A las 16:38, después de treinta y cinco minutos de demora por fallas en la comunicación del avión de Colombo, despegaron. Primero el comandante de la escuadrilla. Cinco minutos después, su numeral, Machetanz. Los Super Étendard iniciaban su primera misión de combate. A los cuarenta minutos de vuelo, en la maniobra de carga con el Hércules, Colombo detectó que el combustible entraba a su avión y salía. Fallaba la válvula de despresurización del tanque: se había congelado. «Está perdiendo combustible, señor», avisó Machetanz por radio. Colombo continuó el vuelo. Quería ver qué sucedía, aunque el panorama ya era malo. Perdía combustible y no sabía a qué blanco le iba a disparar ni dónde estaba. Todavía no había llegado a descender para hacer el vuelo rasante, pero la pérdida persistía. Decidió detener la operación y la dupla de pilotos regresó a la base.

Hubo cierta desazón por el bautismo frustrado de los SUE. Colombo sintió que su misión había sido mala; «una porquería», diría después. Había

cometido errores. El más importante, después lo entendería, era no haberse negado.

Cuando aterrizó en Río Grande, ya al final de la tarde, fue a la sala del hangar y le dijo a su segundo comandante, el capitán Augusto Bedacarratz, que le habían dado una nueva posición del buque enemigo y que quizás les tocaría a ellos asumir la misión. Iría a verificarlo al *búnker*. Le recomendó que se preparara.

Bedacarratz y su numeral, el teniente Mayora, volaban juntos desde el adiestramiento en la Base Espora. Cuando estaban en el aire, uno sabía lo que haría el otro. Colombo les confirmó la misión por teléfono. Era del mismo tenor, con la misma posición enemiga y el mismo perfil de vuelo. Bedacarratz y Mayora ya habían realizado el diseño. Decidieron la posición del avión tanque y desde dónde atacarían. Se encontraban los dos tensos, con el mapa sobre la mesa. Bedacarratz no estaba convencido. No se podía lanzar en condiciones de semejante imprecisión. Pero tampoco podía ofrecer objeciones. Había un espíritu de equipo en la escuadrilla que no se podía quebrantar.

Después llegó nueva información desde Puerto Argentino. El objetivo había sido cambiado, la Fuerza de Tareas se había corrido hacia el noroeste de Puerto Argentino. Pero el Super Étendard requería un blanco preciso. No era un avión para salir a la búsqueda —debía tener un punto de ataque concreto. El blanco previamente identificado tenía que aparecer en el radar y, además, debía ser un buque que mereciera ser impactado. No se podía dilapidar un misil, dos misiles, sobre cualquier nave. Era la indicación que había dado Colombo.

El tiempo fue transcurriendo. Ya había caído el sol y todavía no habían despegado. Los pilotos no estaban calificados para operar en condiciones de vuelo nocturno. El entrenamiento había sido visual y diurno. Volar de noche implicaba que los dos pilotos se mantuvieran casi pegados en el aire. Se requería un entrenamiento nocturno especial. Los pilotos habían quedado los dos solos en la sala del hangar, con el mapa en la mesa, el prevuelo marcado. En cierto momento, Bedacarratz le dijo a Mayora: «Huevo —cada piloto de la Aviación Naval tenía su propio indicativo—, esta misión la vamos a hacer, pero voy a ir yo solo. No podemos ir juntos». Mayora se inquietó. «No, señor. ¿Cómo me va a dejar acá? Yo voy con usted».

Bedacarratz aceptó. Llevaban un tiempo volando juntos y, ahora que les tocaba entrar en guerra, le costaba dejarlo en tierra. Las misiones se hacían de a dos, pero este «bautismo de fuego», así planteado, le parecía descabellado.

Sin embargo, la orden estaba dada y en ese momento, aunque fuera de noche, a nadie se le ocurriría revisar el protocolo de vuelo.

Bedacarratz dijo que saldrían con cinco minutos de intervalo para no colisionar entre ellos. Tendrían que volar más alto, lanzar el misil desde mayor altura y mantener más tiempo el radar abierto para ir verificando si estaban realizando la navegación correcta. Sería un vuelo mucho más indiscreto, mucho más visible, más expuesto a los radares enemigos, con más riesgos.

Cuando salieron de la sala del hangar, Mayora vio al capitán Agotegaray y le entregó su reloj. Le dijo que si no volvía se lo diera a su hijo Martín. El chiquito tenía dos años. Ahora iban a entrar en guerra, por primera vez.

Tenían la misma sensación que aquel 21 de diciembre de 1978, cuando pilotaban A-4Q Skyhawk. Estaban al sur del Cabo de Hornos, al comienzo del Paso de Drake. Toda la escuadrilla, en la cubierta del portaviones *25 de Mayo*. Todos atados a los aviones, con los blancos determinados en el sur de Chile, para dar inicio a la *Operación Soberanía*. Cada uno con su blanco, listos para la catapulta, en el crepúsculo matutino, para atacar con el sol de espaldas. La orden ya había sido dada: «Prepárense para iniciar acciones de guerra al amanecer. Agresión inminente. Buena suerte». Llovía fuerte, con vientos huracanados y olas de doce metros de altura que impedían operar a la aviación. Solo debían esperar que el mar embravecido que golpeaba con violencia la nave se calmara e iniciar las acciones. Tenían que dar la vuelta por el estrecho de Magallanes, por el lado del Pacífico. Pero de golpe, de un momento a otro, la orden se bajó. Y la guerra contra Chile no se produjo.

Ahora la guerra contra Gran Bretaña no era una hipótesis, un supuesto, una probabilidad. Se había iniciado ese mismo día.

En la base, ya era noche cerrada cuando a Bedacarratz le informaron que al Hércules KC-130 le habían asignado otra misión y no estaría disponible para el reabastecimiento. Había solo dos aviones de la Fuerza Aérea para el traspaso de combustible y estaban ocupados. La misión se abortaba.

El vuelo se pospuso para el día siguiente.

En la madrugada del 2 de mayo, el crucero *General Belgrano* realizó una maniobra que lo acercaría a las fuerzas navales británicas. Llevaba más de mil tripulantes a bordo. La idea de la Armada seguía siendo no comprometerlo en

un ataque frontal, sino utilizarlo como elemento de distracción para el grupo del portaviones *Hermes* mientras el portaviones *25 de Mayo* mantenía latente un enfrentamiento con el *Invincible* La acción era riesgosa porque el *Belgrano* debía atravesar la zona de exclusión, una densa barrera de submarinos, fragatas y destructores británicos.

Horas más tarde, el almirante Gualter Aliara, que había servido como agregado naval en el Reino Unido y era el jefe de la Flota de Mar, ordenó el repliegue, en cumplimiento con las órdenes de Anaya. Las naves iniciaron el regreso.

Pero el crucero *General Belgrano*, que ya estaba 35 millas fuera de la zona de exclusión, desplazándose hacia la isla de los Estados, al sur del océano, ya tenía encima al *Conqueror*, que lo venía *trackeando*.

El comandante del submarino, el capitán Christopher Wreford-Brown, lo informó a Northwood. El objetivo original del comandante en jefe de la Marina Real, el almirante Fieldhouse, en control de la *Operación Corporate* era localizar y golpear sobre el *25 de Mayo*, que transportaba una escuadrilla de doce aviones A-4Q Skyhawk. Su eliminación era parte de la estrategia de dominio del mar alrededor de las islas antes del desembarco. Pero, dado que el portaviones no podía ser hallado en el cuadrante norte por los otros submarinos, el *Spartan* y el *Splendid*, Fieldhouse coincidió con Woodward en la nueva doctrina operativa: dejar fuera de combate al *Belgrano*.

Woodward, desde el *Hermes*, creía que su flota podría ser atacada desde el noroeste y el sudoeste. El capitán Wreford-Brown pensaba, además, que sería un desperdicio no hacer nada con el *Belgrano* luego del trabajo que le había llevado encontrarlo y rastrearlo. Esperaba que se modificaran las reglas del enfrentamiento y le dieran permiso para atacar fuera de la zona de exclusión.

El domingo 2 de mayo por la mañana, el gabinete de guerra se reunió en Chequers, la casa de campo oficial de Margaret Thatcher, en las afueras de Londres. Debía decidirse si se ordenaba el ataque al crucero fuera de la zona de exclusión. Se debatió cuál era su amenaza real para la Fuerza de Tareas. Si podía averiárselo pero no hundirlo. Si se debía impactar solo al *Belgrano* y no a los destructores que lo escoltaban, para permitir la búsqueda de sobrevivientes.

La decisión se tomó antes del almuerzo. Se intentó revestir el ataque de un propósito defensivo: pese a su lejanía de la zona de operaciones, el crucero *Belgrano*, junto al portaviones *25 de Mayo*, podría realizar una acción de pinzas sobre la flota británica, y debían neutralizar esa amenaza.

Entonces se dio paso al mayor sacrificio de vidas de la Guerra de las Malvinas.

En la tarde del 2 de mayo, el *Conqueror* ya estaba a 2000 metros de distancia del *Belgrano*. El crucero no contaba con sonar para detectar submarinos. Sin advertencia previa, después de treinta horas y 400 millas de seguimiento, atacaron al barco, que se alejaba hacia el sudoeste, a 60 kilómetros fuera de la zona de exclusión, donde no había una unidad británica que pudiera percibir su amenaza.

El *Conqueror* disparó tres torpedos Mark-8. Los dos primeros golpearon en el *Belgrano*, y el tercero en uno de los destructores que lo acompañaba, el *Hipólito Bouchard*, pero en este blanco no explotó. Lo haría a cien metros. Sintieron la detonación. Fue un cimbronazo que hizo mover al destructor.

Desde el *Bouchard* intentaron comunicarse con el *Belgrano*, pero ningún circuito funcionó. Presumieron que había sido atacado y entonces decidieron dispersarse; también lo hizo el otro destructor, el *Piedrabuena*.

Después de los impactos, el *Conqueror* se alejó a 15 kilómetros y a través del periscopio observó cómo el *Belgrano* se inclinaba a babor. En una hora el crucero, construido en los Estados Unidos, que había salido indemne de las bombas del ataque a Pearl Harbor, se hundió en el mar.

El primer impacto de los torpedos mató en forma instantánea a doscientos setenta y cuatro tripulantes. Poco después, se descargó un temporal sobre los sobrevivientes que se habían lanzado a las balsas.

La negociación por el cese de fuego entre el presidente de Perú, Gran Bretaña y la dictadura argentina estaba delineándose ese mismo día. Eran siete puntos: cese inmediato de hostilidades, retiro mutuo de fuerzas militares, presencia de representantes ajenos a las partes involucradas en el conflicto, reconocimiento de reclamos y conflictos sobre la situación de las islas, consideración de aspiraciones e intereses de los habitantes locales en la solución definitiva, participación de varios países en el convenio de acuerdo y plazo para suscribir un acuerdo definitivo antes del 30 de abril de 1983.

A las cinco de la tarde del 2 de mayo llegó el primer despacho al *búnker*. Algo había sucedido con el *Belgrano*. No se sabía qué. El destructor *Piedrabuena* había enviado un mensaje que había llegado distorsionado al Comando de Aviación Naval, en la Base Espora.

Capítulo 7

Tres duendes en la pantalla de radar

En la base de Río Grande, se decidió el despegue del avión Neptune 2 P-112 para localizar a los sobrevivientes del crucero *General Belgrano*.

Se trataba de un avión fabricado en Estados Unidos en 1962, con motores algo fatigados y sin armamento defensivo. Los pilotos navales de A-4Q o de Aermacchi lo pedían para que les marcara la posición de un blanco en las ejercitaciones de mar. El Neptune tenía una autonomía de hasta catorce horas de vuelo y podía alcanzar 10 o 15 mil pies de altura. Contaba con un radar potente, de un alcance de hasta 160 millas náuticas, y un equipo de contramedidas electrónicas que le permitía detectar en la pantalla la aparición del radar enemigo.

En 1977 la Armada había comprado cuatro aviones a un escuadrón de la reserva aeronaval norteamericana. Los usaban pilotos retirados, con la obligación de hacer un plan de entrenamiento y mantenimiento anual. La Armada los había traído de urgencia antes de que entrara en vigencia la enmienda Humphrey-Kennedy, sin una puesta en valor previa al traslado. Salvo los Super Étendard o alguna otra compra excepcional, la Armada adquiría aviones usados y les hacía la puesta a punto.

De los cuatro aviones Neptune que tenía la Escuadrilla Aeronaval de Exploración al momento de la Guerra de las Malvinas, dos no habían superado la inspección de las dos mil horas y fueron «canibalizados». Sus repuestos se usaron para mantener a las otras dos unidades que estaban en línea de vuelo, la 111 y la 112, que utilizarían tres tripulaciones de la escuadrilla.

En marzo de 1982, por orden del Comando de Operaciones Navales, los pilotos del Neptune habían comenzado a volar casi a diario alrededor de Malvinas para intensificar el control del espacio marítimo por detección visual o por radar. Solo encontraron al rompehielos *Endurance*, frente a las islas, y pesqueros ilegales, pero ningún buque de guerra. Después del 2 de abril rastrearon por debajo del estrecho de Magallanes, donde suponían que podrían hallar un buque logístico que Gran Bretaña había vendido a Chile —y que podría asistir al enemigo—, pero no lo hallaron.

El Neptune era un avión incómodo para circular internamente. Estaba rodeado de cables. La broma de la tripulación era que, si los unían a todos, podrían dar dos vueltas a la línea del Ecuador. Admitía doce tripulantes a bordo, cada uno con una tarea específica.

El oficial de control de operaciones (OCO) llevaba una computadora táctica en la que reunía la información para detectar buques por radar u otros sensores en el caso de submarinos. El operador contramedidas interceptaba las emisiones electrónicas. El operador antisubmarino operaba los distintos equipos de recepción de sonoboyas. El artillero de proa detectaba las anomalías magnéticas con un magnetómetro, que le revelaba la presencia de un elemento ferroso, con el que verificaba el modelo de un submarino. La tripulación del Neptune se completaba con el operador de radio, un mecánico de vuelo que, junto a su ayudante, controlaba los motores, el consumo y la autonomía, y luego el navegante, el copiloto y el piloto, comandante de la nave, que se comunicaba desde el aire por una radio encriptada, con el canal de comunicación de las bases aeronavales.

Las tres tripulaciones del Neptune habían pasado casi todo abril dando vueltas por el aire, inspeccionando a todos los barcos que estuviesen en la zona de operaciones. Habían volado relajados, tomando mate, emitiendo radar a diestra y siniestra. Pero, en los últimos días del mes, cuando ya intuían que la flota británica se acercaba, empezaron a restringir la emisión. Cada vez que emitían radar, el radar enemigo los interceptaba.

A partir de entonces, se decidió numerar a las tripulaciones que utilizaban los dos Neptune. La tripulación 1, a cargo del comandante Julio Pérez Roca; la 2, comandada por el capitán de corbeta Carlos Washington Marioni, y la 3, al mando del capitán Ernesto Proni Leston.

Para la jornada del 1.º de mayo habían recibido la orden de dar la vuelta alrededor de las islas Malvinas, pero luego del primer bombardeo británico se determinó que exploraran hacia el sur. Existía la posibilidad de ubicar al *HMS Exeter*, una fragata D42. Pero no la encontraron. Cuando regresaban, escucharon en la radio las voces de los pilotos de la Fuerza Aérea: «Lo tengo acá a la izquierda», «giro por derecha». Sentían la tensión del combate, anonadados por las comunicaciones que escuchaban adentro de su avión.

En la tarde del 2 de mayo, cuando se enteraron de que algo había sucedido con el *Belgrano*, recibieron la orden de despegar para buscar a los sobrevivientes. Pasaron algunas horas en el *búnker* a la espera de precisiones, hasta que llegó un punto dato y se obtuvieron las coordenadas. A las nueve de la noche la tripulación 3 salió a explorar la zona del hundimiento del crucero.

En el punto dato estaba uno de los destructores, el *Piedrabuena*, comandado por el capitán Horacio Grassi, que navegaba a seis millas del *Belgrano* al momento del impacto. Como indicaba la doctrina, el destructor se había dispersado y cinco horas después regresó a la zona del ataque como buque de rescate. Grassi informó a la tripulación del Neptune que llevaba varias horas de búsqueda y no veía nada. Ya era la madrugada del lunes 3 de mayo.

El capitán Proni Leston bajó a cien pies por radar altímetro, 30 metros por encima de un mar embravecido, al borde de las crestas de las olas, al límite del descenso. Pudieron corroborarlo: la visibilidad horizontal era nula. Empezaron a coordinar con el *Piedrabuena* qué podrían hacer. Decidieron tirar bengalas desde el avión para provocar una iluminación diurna que le permitiera al buque ver las balsas de sobrevivientes. La bengala se detona a cierta altura y desciende en un paracaídas. La luz dura cuarenta segundos. Pero desde el *Piedrabuena* no vieron siquiera las bengalas: la niebla lo tapaba todo. Después tiraron otra bengala a dos millas, bien cerca del *Piedrabuena*, sobre la proa, a fin de que fuera útil para la visibilidad, pero no había modo. Tenían la esperanza de que al menos los sobrevivientes pudieran escuchar los motores del Neptune aunque no vieran el avión. Si se desplegaba la antena radar de las balsas, oirían su sonido y se enterarían de que los estaban buscando.

La imposibilidad de captar siquiera un signo, de no ver nada, los hizo pensar que la previsión de la deriva de las balsas podría estar errada. La corriente del mar y la dirección de las olas superaban sus cálculos y las habían alejado aún más.

Desde el primer momento de la búsqueda, en la madrugada, el Neptune de la tripulación 3 había girado en torno a las 20 millas del punto dato. Luego corrió el radio de búsqueda a 30 y, finalmente, lo extendió a 40 millas. Pero no habían hallado nada. Ya eran las seis de la mañana. Habían despegado a las nueve de la noche. Nueve horas en el aire. Se estaban quedando sin combustible. En consecuencia, les ordenaron el regreso.

En el retorno a la base de Río Grande, la tripulación 3 se cruzó con la número 1, del comandante Pérez Roca. Le avisaron que habían estado toda la noche en contacto con el *Piedrabuena* sin novedades. El Neptune siguió buscando en la oscuridad.

A las ocho amaneció y la luz abrió un mejor panorama. El radio de búsqueda se hizo más amplio y a las 9:55 obtuvieron una señal en la frecuencia internacional de socorro, que había establecido contacto con una

de las balsas. Tenían dificultades para emitir, pero llegaron a informar que estaban a 60 millas al este de la isla de los Estados, y el Neptune voló en esa dirección hasta que abajo, a las 13:20, tuvieron el primer contacto visual. Una balsa, y después otra y otra. Avisaron al *Piedrabuena*, y luego volaron otros aviones para intensificar la búsqueda. A las tres de la tarde llegaron las primeras unidades de rescate. Ya habían pasado casi veinticuatro horas del impacto.

Los nadadores se tiraron hacia las balsas, que tenían los bordes cubiertos de petróleo. Algunas estaban atadas entre sí mediante cabos. Los sobrevivientes se encontraban paralizados y con los músculos entumecidos, sin fuerza para moverse ni para tomarse de una red. Se caían al agua cuando intentaban subir la escalerilla de los barcos de rescate.

El primero en llegar fue el aviso *ARA Francisco de Gurruchaga*. A lo largo de la jornada, rescató a 380 náufragos; después llegó el *Piedrabuena* que sacó de las balsas a 273 tripulantes, el *Bahía Paraíso* a 70, el *Bouchard* a otros 64.

El operativo continuó durante la tarde y la noche del 3 de mayo, bajo la tormenta, y también al día siguiente. Se rescataron setecientos setenta tripulantes, ¡muchos de ellos con heridas y quemaduras! veintitrés habían muerto en las balsas, veintiocho habían desaparecido en el mar.

Una hora después de localizar la primera balsa, la tripulación 1 del Neptune había sido relevada por la número 2, que continuó la búsqueda. Pero al final de la tarde le pidieron que no regresara a Río Grande, que continuara vuelo hacia el sudeste de las Malvinas para una exploración de superficie. Tenían una nueva misión. Había una señal, un ruido no identificado, y desde Comodoro Rivadavia querían precisar de qué se trataba.

El Neptune voló hacia la zona de operaciones al límite de su combustible en la noche del 3 de mayo. La tripulación confirmó el ruido en su radar; había tenido un indicio de una posible emisión electrónica. Y si bien no la pudo identificar, se sospechaba que era la presencia de algo. La novedad llegó al *búnker*.

En la mañana del 3 de mayo, mientras esperaban noticias del rescate del crucero hundido, los pilotos de la escuadrilla de Super Étendard habían permanecido de guardia en la sala del hangar. Al mediodía llamó Colombo.

Comodoro Rivadavia le había reportado un blanco. La información era imprecisa, un buque mediano ubicado a 50 millas de las islas. Los SUE tenían que llegar a la zona y verificar si realmente correspondía a un buque enemigo y, en ese caso, atacarlo. Solo se había transmitido la latitud y la longitud del blanco. No era una detección de radar del Neptune.

Colombo no estaba convencido. Creía que la misión implicaba un riesgo innecesario. Saldrían otra vez a la caza y a la pesca. Dijo que no, que no podían volar otra vez así. Pero «la voz del Amo», como habían bautizado a las órdenes del canal de frecuencia de Comodoro Rivadavia, insistió en que la ejecutaran. Había que vengar al *Belgrano*. Vengar a los muertos. Había que dar una respuesta, atacar sí o sí. Así le dijeron.

Colombo se lo informó a Bedacarratz por teléfono.

La dupla volvió a realizar el prevuelo sobre el mapa y pasaron al *búnker* la ubicación donde encontrarían al Hércules. Bedacarratz tampoco estaba convencido de la misión. Aun así, se prepararon para el despegue. Verificaron la puesta en marcha del avión, pidieron pista, hicieron el rodaje hacia la cabecera y solicitaron autorización a la torre de control. Pero, poco después, les informaron que se cancelaba. Era el tercer intento fallido de Bedacarratz y Mayora. Si hubieran estado solo dos minutos en el aire con los misiles cargados bajo el ala derecha, su turno habría pasado a la dupla siguiente. Pero lo mantuvieron porque nunca habían llegado a despegar. No hubo necesidad de trasladar los misiles a la Base Espora para la verificación técnica. Eso solo se hacía después del tercer aterrizaje sin lanzamiento.

La escuadrilla de los Super Étendard todavía tenía pendiente su bautismo de fuego. Los pilotos habían pasado tres días en la sala del hangar, esperando que sonara el teléfono, diseñando prevuelos sobre la mesa para alcanzar a objetivos imprecisos, no determinados, intentando resolver el problema técnico del traspaso de combustible en uno de los aviones, analizando los inconvenientes para volar de noche. Aún no sabían si el sistema de armas funcionaba. Si podrían lanzar el misil. No lo sabían, nunca había sido probado. Era la única escuadrilla que no había entrado en combate. Ya lo había hecho el resto de las formaciones de la Aviación Naval y de la Fuerza Aérea.

La ausencia incontrastable de los SUE despejó las dudas en la flota británica. Supusieron que la información entregada por Francia no era errada: los técnicos argentinos no habían establecido el «diálogo electrónico» entre el avión y el misil, y quizá tampoco supieran hacer el traspaso de combustible en condiciones meteorológicas de viento y lluvia.

En la noche del 3 de mayo, con la verificación del ruido percibido en el sudeste de las islas Malvinas por la tripulación 2 del Neptune, se le ordenó a la tripulación 3 su despegue en la madrugada siguiente. Debían explorar la zona y también detectar posibles barcos enemigos alrededor de las islas para dar seguridad al posterior vuelo de un Hércules C-130 que, sin armamento ni defensas, volaba con las luces apagadas a pocos metros del mar para no ser detectado por los radares británicos. El Hércules —o La Chancha, como lo apodaban— podía transportar hasta 70 toneladas de peso para abastecer la logística de las tropas.

El comandante del Neptune, Proni Leston, se acercó a la sala del hangar para establecer con los pilotos la frecuencia de comunicación en caso de que verificaran la presencia de un buque. Bedacarratz le pidió que transmitiera la posición en forma directa. Existía una tabla de autenticación de latitud y longitud, coordenadas valiosas para ejercicios de la flota en tiempos de paz —FI, 28, 20—, pero podría ser comprendida y alertaría a la flota británica. Por ese motivo él prefería que les pasase los números de corrido, «44.25.5 38. 24.12», sin diferenciarlos por latitud y longitud, grados, minutos ni décimas de segundos.

El Neptune despegó a las cinco de la madrugada del 4 de mayo. Volaría con rumbo al sudeste de la isla Soledad. Si lograba darle la posición, el SUE se ahorraría la necesidad de volar emitiendo radar. Lo haría en la zona del lanzamiento y solo alcanzaría a ser detectado a último momento. El SUE emitiría radar cuando tuviera la certeza de que el blanco estuviera en su pantalla.

El avión explorador buscaría y precisaría la posición, y el SUE volaría hacia ella, verificaría el blanco y lanzaría el misil. Sería la primera vez que la Aviación Naval estableciera esta fórmula en un combate real, la primera vez que se probaría el lanzamiento del misil Exocet AM-39.

La tripulación 3 voló en búsqueda aleatoria. Tenía el indicio reportado en la noche anterior. Suponían que podría haber algo. Pero también ellos debían emitir radar por apenas uno o dos segundos, el tiempo mínimo indispensable. Dos o tres vueltas de antena y únicamente en el sector donde estarían los buques.

Cuando se emite radar para buscar un blanco, el equipo contramedidas «deja de escuchar», se bloquea su receptor, y no puede recibir la emisión del supuesto radar del enemigo. Y si el enemigo logra interceptarlo en su pantalla y el equipo contramedidas del Neptune no se entera, vuela con el riesgo de ser

impactado. Por eso, trataban de emitir lo mínimo, para ocultar la presencia e intentar escuchar las emisiones del enemigo.

El Neptune trató de «disfrazar» su aproximación hacia el sudeste. Su radar de búsqueda de superficie APS-2, Airborne Patrol System, al ciento por ciento de su potencia, tenía un alcance de más de 200 millas. Pero, a medida que se iba acercando a la zona del «ruido», del blanco enemigo, emitía radar con menores decibeles para camuflar su propia trayectoria. Se lo oía más lejos, para hacer creer a los que lo escuchaban que se estaba yendo.

Esta fue la táctica de la tripulación 3: mayor acercamiento con emisión de radar a menores decibeles. Y, cuando estuviera cerca de la zona de búsqueda e intuyera que su radar podría detectar algo con mayor precisión, volvería a emitir al ciento por ciento para reflejar la intensidad de la onda en toda la superficie radar.

El Neptune fue avanzando hacia el «ruido» a una altura de entre 1500 y 2000 pies, alrededor de 500 metros. Emitía y apagaba el radar. En un momento, cuando estaban en silencio, sin emisión, percibieron una señal: algún buque los había «visto», los había «escuchado». El operador del equipo de contramedidas percibió su origen en su computadora: era una frecuencia de repetición de pulso del 965, un radar de búsqueda de una nave tipo 42, que utilizan los destructores de la clase *Sheffield* y también el portaviones *Invincible*. Estaba ubicado a 75 millas al sur de Puerto Argentino. Junto al portaviones *Hermes*, el *Invincible* era la frutilla del postre para los pilotos.

El oficial control de operaciones (OCO) se lo informó por intercomunicador a Proni Leston. El comandante recibía la información gráfica del operador en el tablero. El OCO sugería qué debía hacerse, y Proni Leston, asistido por el copiloto, tomaba la decisión. Tenía el panorama total de lo que percibía cada uno de los miembros de la tripulación. Así funcionaba el equipo. Como era usual con todos los pilotos, él también se había iniciado en la parte trasera de la nave, como navegante u oficial control de operaciones.

Eran las 7:10 de la mañana del 4 de mayo de 1982. La tripulación 3 había recibido la información en determinado rumbo, con determinada intensidad. Había detectado el origen del «ruido». El Neptune voló durante una hora y media en las inmediaciones del enemigo, alejado a unas cien millas náuticas. Cada veinte o treinta minutos hacía una aproximación hasta las 50 millas volando rasante, por debajo del lóbulo del radar británico para no ser

detectado. En un momento, ascendieron el Neptune a mil metros y emitieron radar. Dos vueltas de antena en la pantalla. Y encontraron tres puntos. La luminosidad en la pantalla traslucía la dimensión de cada uno. El buque más grande reflejaba una luz más intensa. Ya estaban los blancos. Tres blancos. Había tres ecos no identificados. Tres duendes.

Apagaron radar. Ahora, total discreción. Descendieron para asegurarse de que no los detectaran, muy abajo; volaron a 150 pies, en dirección sur, para que los británicos supusieran que se dirigían al área de búsqueda de los náufragos del *Belgrano*.

Ahora ya estaban lejos del «ruido», a 150 millas. Proni Leston comunicó la novedad al *búnker* de Río Grande y al Comando de Aviación Naval, en la Base Espora. Informó que el Hércules no podría llegar a las islas. En la madrugada, un avión Vulcan había descargado bombas sobre Puerto Argentino, como lo había hecho el 1.º de mayo. Proni prosiguió. Había detectado tres blancos, uno posiblemente grande, radar 965, y dos medianos, dijo. Ese era el indicio. «Recibido. Mantengan exploración del contacto», respondieron desde el canal de frecuencia.

Debían enfocarse allí, en ese punto dato. Volverían a comunicarse en dos horas, cuando identificaran otra vez al blanco y transmitieran la última posición. Era una acción de riesgo, porque se debía exponer otra vez al Neptune, que no tenía capacidad de defensa, a 50 millas del buque enemigo.

Colombo entró a la habitación de Bedacarratz y Mayora y los despertó. Había un blanco determinado, un radar determinado, un 965, y una posición determinada, 75 millas al sur de Puerto Argentino. Todo el mundo saltó de la cama. La escuadrilla se alistó. Los mecánicos y los técnicos fueron a preparar los aviones. Cada uno a su tarea. La dupla de pilotos se instaló en la sala del hangar para diseñar el prevuelo. Llegó el meteorólogo y le dio la condición climática de la zona donde debían operar. Todo lo que sucedería en vuelo debía ser resuelto en la sala. Bedacarratz y Mayora definieron que no habría comunicación entre ellos hasta la localización del blanco. Ahora solo debían despegar y esperar que el Neptune informara la nueva posición.

Mientras tanto, la tripulación 3 se mantenía en el aire. Era un tiempo de espera. La distancia del blanco los protegía. Ya tenían experiencia con las prácticas de vuelo sobre el destructor tipo 42 *Santísima Trinidad* de la

Armada. Fuera del radio de las 120 o 150 millas, no habría riesgos. Como suponían que el blanco era un portaviones, podría tener embarcados a los Sea Harrier, con una autonomía de operatividad de 70 millas, 130 kilómetros. Y el misil del portaviones, el Sea Dart, solo tenía un alcance de 25 o 30 millas para un blanco en altura.

Bedacarratz y Mayora despegaron de la base de Río Grande a las 8:45 de la mañana. Volaron hasta 250 millas del blanco, donde realizaron el primer reabastecimiento con el avión tanque Hercules KC-130 y comenzaron a desarrollar el perfil de ataque acordado. Eligieron la ruta del sur. Debían hacer una aproximación indirecta para evitar que un «piquete radar» —un barco enemigo— pudiera interceptar el vuelo.

Según se había establecido en los adiestramientos de la escuadrilla, a las cien millas náuticas antes del blanco se debía bajar a menos de cien metros de altura y volar rasante. Y luego volver a trepar en la milla 55 para emitir radar y enseguida descender y volver a subir en la milla 40. A partir de ahí, el radar quedaba abierto y buscaba enganchar la posición de su blanco en el visor.

El Neptune siguió acercándose al blanco. Volando bajo, a cien pies. Ya sabían que los Super Étendard habían despegado, ya sabían dónde harían la recarga de combustible, ya sabían a qué hora llegarían a la zona de lanzamiento. Quince o veinte minutos antes, Proni Leston debía comunicar las nuevas coordenadas. Seguían con el radar apagado, avanzando a modo discreto. El OCO informaba a qué distancia estaban del blanco. A las 70 u 80 millas podían tener un Sea Harrier encima. Existía una preocupación adicional: ya habían quemado los cristales del radar que determinaba la frecuencia de la emisión. Al colocarlo al ciento por ciento de potencia, los cristales se habían quemado. El radar era frágil cuando se lo exigía. En los ejercicios, lo usaban al 80 por ciento. Ya habían roto dos juegos de cristales durante la aproximación al área crítica y el radarista los había ido cambiando. Era una tarea delicada cuando se hacía en vuelo. Ahora quedaba uno solo y estaba puesto en el radar.

El Neptune continuó vuelo. A medida que se acercaba para dar la última posición, el peligro crecía. Lo iba advirtiendo el operador del equipo de contramedidas, que recepcionaba las emisiones electrónicas.

El equipo contramedidas permitía captar una emisión con una frecuencia y una pulsación de onda determinadas. Al acercarse al blanco, los decibeles subían, notificaban el riesgo. Por eso, el radarista avisó al comandante Proni que estaba recibiendo una señal de intensidad de 15 decibeles. A mayor cantidad de decibeles, mayor exposición. «Ahora 18», avisó. La señal ya hacía un ruido intenso. Se suponía que a partir de los 20 el Neptune ya estaba en la pantalla radar del enemigo. Y la distancia no lo protegía. Se encontraban a 60 millas; podían convertirse en blanco del misil de un Sea Harrier.

Desde la cabina, Proni iba monitoreando las dos informaciones. Decía «contramedida» y el radarista informaba. Ahora recibía una señal de 25 decibeles de intensidad y el equipo de contramedidas bramaba. Era alarmante. Estaban muy metidos dentro del lóbulo de la señal. Los había detectado el radar 965. Podía ser el *Invincible*, el *Sheffield*, el *Hermes*. Y el OCO tripulante le iba informando la distancia. Estaban a 50 millas del blanco. Mayor acercamiento, más intensidad de decibeles, más luminoso aparecía el Neptune en la pantalla de radar del enemigo. Ya estaban en zona de impacto. Podrían ser atacados. Y el Neptune no tenía protección aérea, no tenía forma de defenderse.

En este punto, a las 10:35 de la mañana del 4 de mayo, debajo de las Malvinas, a 250 nudos de velocidad, con el radarista listo, el operador de control de operaciones listo, toda la tripulación 3 lista, Proni Leston decidió subir a 2500 pies de altura y emitir radar por cuarta vez, con el último cristal. Una barrida, nada más. El radarista informó: los tengo situados. Se veían otra vez los tres blancos en navegación normal. Un buque grande junto a dos medianos. No se habían dispersado. Estaban juntos. Ahí cortaron motor, sacaron el pie del acelerador y volvieron a bajar, bien abajo, para esconderse rumbo al sur. Y luego, con una emisión de decibeles muy tenue, pusieron rumbo norte, para encubrir su posición.

Cuando se alejó del área de riesgo, el Neptune buscó la frecuencia de radio de los Super Étendard para dar la última información del blanco enemigo. Los interceptó justo cuando estaban haciendo el traspaso de combustible. Aprovecharon que todavía estaban en altura. Habló el capitán Sergio Sepetich, copiloto. «Vasco, aquí Ruso», dijo Sepetich. «Ruso, aquí Vasco», respondió Bedacarratz. Le dio los números, latitud y longitud, de corrido, como habían acordado. Las naves británicas, en dos horas, se habían desplazado. Ahora estaban a 60 millas al sureste de la isla Soledad.

Los SUE recibieron combustible de la sonda y bajaron para no ser interceptados. Bedacarratz descartó emitir radar a las 55 millas. Decidió volar hasta la milla 40, como le marcaba la pantalla. En tiempo de vuelo, la diferencia podía ser de cuarenta o cincuenta segundos, un tiempo valioso para quitarle reacción al enemigo.

Nada sucedió como preveían.

Cuando en la milla 40 subieron a 2500 pies y emitieron por primera vez con tres barridos de radar, no vieron nada. Ninguno de los dos pilotos, Bedacarratz ni Mayora, observaron absolutamente nada en sus pantallas. Nada. Y, si ninguno de los dos había visto nada en el callejón en el que habían emitido, no había error de parte de ellos. Los blancos detectados por el Neptune no estaban.

Fueron segundos de incertidumbre, pero entre los pilotos no hubo comunicación. Continuaron el perfil de vuelo. Siguieron rumbo al supuesto blanco. Había mucho *feeling* entre ellos. No hacía falta que Bedacarratz, que estaba mil metros adelante de Mayora, le dijera qué debía hacer. Mayora lo sabía.

A partir de ahora, el vuelo era «indiscreto». El radar enemigo ya estaba en condiciones de localizarlos.

En la milla 40 bajaron, volvieron a volar rasante, debajo de los cien pies, 30 metros por encima del mar, paseando combustible, derrochando, y aceleraron más. Volaban a casi mil kilómetros por hora y todavía no habían detectado el blanco. Ya estaban en la milla 25. En no más de treinta segundos debían disparar dos misiles Exocet, los primeros dos misiles del Super Étendard. El bautismo de fuego. Pero todavía no sabían contra qué. No habían visto nada.

Bedacarratz dio dos golpecitos en la radio y Mayora escuchó «clic-clic» en su cabina. Era una pulsación que usaban cuando querían decirse algo sin hablar. La habían practicado decenas de veces. El enemigo no lograría detectarlo. El «clic-clic» era la señal de que debían subir otra vez.

En la milla 25 el techo de nubes estaba a 600 pies. Bedacarratz no quiso atravesarlo porque pensaba que perdería contacto visual con Mayora. Entre las nubes lo perdería. Emitieron con el radar y vieron los tres ecos que les había transmitido el Neptune. Allí estaban. Un eco grande y otros dos medianos. Los tres duendes. Y otro buque aislado, más al norte. Debían enfocarse en el grupo de tres. Estaban 60 millas al sureste de la isla Soledad.

La información que había dado el Neptune era correcta. La diferencia consistía en que, a 40 millas del blanco, no habían podido ver los ecos en el radar porque los buques se habían corrido 11 millas.

Y cuando los pilotos ascendieron en la milla 25 para emitir con el radar, en realidad, estaban a 36 millas reales del blanco.

Bedacarratz tomó la decisión de lanzar sobre el buque de la derecha. Giró y subieron al mínimo de altura posible de lanzamiento, 250 pies, 75 metros, para que no los impactara el enemigo si es que los había detectado.

Al llegar a la milla 22 que marcaba su visor, entendió que estaba a la distancia correcta. Solo tenían que enganchar el misil en el eco más grande del radar y que el avión lo comunicara al misil. En el visor se veía el buque iluminado en forma constante, hacía como una viborita con la letra A: *accroché*. Objetivo enganchado. Estaban volando a 480 nudos, casi 900 kilómetros por hora, la máxima velocidad posible con el misil bajo el ala.

El «diálogo electrónico» que habían testeado en el hangar de la Base Espora ahora se probaría por primera vez en un combate real.

Bedacarratz lanzó en la milla 22. El misil tarda un segundo en desprenderse. Y ese movimiento se siente en el ala: son 660 kilos que bajan del avión. Mayora no escuchó la orden de Bedacarratz. Había mucho ruido en la cabina y no se veía bien. Lo que vio fue el fuego debajo del ala del Super Étendard de su capitán. Le preguntó si había lanzado. Bedacarratz, que ya veía la estela del misil en dirección al blanco, dijo que sí. Entonces Mayora lanzó el suyo.

A partir de ese momento la mayor amenaza era que los impactara un misil Sea Dart del buque que habían atacado o que los persiguiera una patrulla aérea de combate. Escaparon al máximo, ahora sí, a más de mil kilómetros por hora. No pensaron si el misil había golpeado o no en el blanco. Pensaron en no tragarse el agua, en huir a 50 millas todavía más hacia el sur, como lo habían planificado, un vuelo hacia la Antártida, que fuese difícil de rastrear por aviones enemigos o por un «piquete radar», en la ruta de regreso. Volver a la base en línea recta supondría más riesgos.

El lanzamiento se realizó a las 11:04 del 4 de mayo de 1982. El Neptune estaba a la espera. Se habían quedado dando vueltas por el aire, calculando el tiempo de aproximación al blanco y el lanzamiento. Hasta que Ruso llamó a Vasco. «Lanzamiento exitoso, estamos volviendo», respondió Vasco. Si había pegado o no, todavía no lo sabía nadie. Desde el Neptune retransmitieron el

mensaje al *búnker*. En ese momento se aflojaron. Se acordaron de que en el avión había café, sándwiches. Tomaron mate. Ya llevaban más de siete horas de vuelo.

Una hora más tarde, Bedacarratz y Mayora aterrizaron en la base de Río Grande. Cuando descendieron no había novedades, pero se sentían seguros. En el ambiente también había confianza. Todas las escuadrillas fueron a recibirlos. Un rato después, aterrizó el Neptune. La diferencia de velocidad entre los dos aviones era sustancial. El avión explorador volaba a 300 kilómetros por hora. El Super Étendard, a 900.

Bedacarratz y Mayora comenzaron a relatar la misión en un papel en la sala del hangar y luego la pasaron en limpio en el casino de oficiales. Bedacarratz recordaba los detalles de la acción, Mayora aportaba los suyos y los escribía. Fue en ese momento que en la sala se interceptó la radio BBC y escucharon la novedad. El gobierno británico reconocía, a las cinco de la tarde hora británica, que el *Sheffield* había sido atacado por un misil y la acción había provocado veintidós muertos y una cantidad indeterminada de heridos. El destructor todavía se estaba incendiando. Después del impacto, comenzarían a volar helicópteros para el salvataje. Se empezaron a mover buques, aviones, soldados.

En ese momento, entre los pilotos de la escuadrilla hubo ánimo de volar hacia el mismo punto e impactar otra vez. Otra misión, dos Super Étendard, dos nuevos misiles en la zona del desastre. Esa posibilidad los entusiasmó. Había en el aire un impulso por volver y golpear. Ya conocían la posición y aprovecharían el desconcierto. «Vayamos y peguemos otro mazazo más», decían. Incluso se pensó en sumar a los A-4Q para atacar con mayor volumen de fuego. El blanco, todos los blancos, ahora estarían a la vista. Los tomarían con las defensas bajas. Pasadas las 12:30 despegó la tripulación 1 del Neptune, comandado por Pérez Roca, con rumbo al sudeste de la isla Soledad para verificar las posiciones enemigas y lanzar una nueva operación.

La siguiente misión del SUE les correspondía al capitán de corbeta Roberto Agotegaray y a su numeral Rodríguez Mariani. Agotegaray ya estaba cambiado.

Tres horas después, una información los ensombreció. Desde la Base Espora le informaron al Neptune que estaban en el radar de una patrulla de combate de tres cazas británicos, a 85 millas de Puerto Argentino. Diez minutos después, el capitán Fiorentino en el tablero de comunicación del

búnker interceptó una comunicación en inglés de un buque «piquete radar». La grabaron. Le informaban al piloto de un Sea Harrier la posición del Neptune. El radar del avión explorador le resultaba «desconocido», pero el Sea Harrier se disponía a avanzar para atacarlo. El Neptune estaba a 40 millas del buque, pero su equipo contramedida no detectaba las emisiones radar. Se informó la inminencia del ataque a la Base Espora y se le retransmitió al Neptune que apagara su radar, descendiera al mínimo nivel, adoptara máxima velocidad y regresara a la base.

Dos aviones Dagger despegaron con rumbo al buque británico para que fueran detectados por su radar, y realizaron maniobras de distracción. Casi dos horas después, el Neptune aterrizó y los Dagger también.

Ya eran las cinco de la tarde. Desde Comodoro Rivadavia llegó la orden de dar por finalizadas las acciones del día. La flota británica pudo realizar las tareas humanitarias sobre el *Sheffield* sin riesgos de nuevos ataques, apagando el fuego con mangueras de incendio, retirando a la tripulación en helicópteros, recogiendo a sus heridos, a sus propios muertos.

La jornada del 4 de mayo en la base había terminado. El sistema de armas del Super Étendard funcionaba.

Segunda parte

LA GUERRA INVISIBLE

Capítulo 8

Detrás de las líneas enemigas

El impacto del misil había provocado un ruido corto y seco.

Abrió un agujero de seis metros cuadrados.

El *Sheffield* se sacudió de una punta a la otra.

El primer informe oficial de la Secretaría de Defensa británica admitió que su carga explosiva había golpeado en la segunda cubierta, sobre la banda de estribor, entre la cocina, el cuarto de máquinas auxiliares y la máquina de proa, que empezaron a incendiarse. El fuego, originado por el combustible del Exocet, luego se esparció por la sección central y alcanzó el puente. El combustible se fue desparramando entre el humo negro. Si el fuego hubiera llegado al compartimento de explosivos donde se alojaban los misiles Sea Dart, el destructor habría volado en ese momento.

La defensa del *Sheffield* había fallado.

Sin embargo, el informe puso en duda que el misil hubiese detonado. Francia, en cambio, aclaró que había funcionado en forma correcta. No quería que se sospechara de la eficacia de su creación. En la oficina de Ofema, en París, festejaron el lanzamiento. Poco después, con el certificado de *Combat-Proved* («Probado en Combate»), el Exocet quintuplicaría su valor de mercado.

En las ejercitaciones de mar, los destructores tipo 42 como el *Sheffield* tenían un margen de veinte minutos entre la detección de un avión y el impacto de cualquier proyectil que disparase. El Exocet reducía ese lapso a tres minutos. El *Sheffield*, además, no contaba con misiles Sea Wolf, adecuados para neutralizar misiles o aviones que se aproximaran en vuelo rasante. Su protección antiaérea, los Sea Dart, solo le permitía alcanzar blancos de altura. Una de las peticiones de la Marina Real a la Secretaría de Defensa había sido agregar al misil la capacidad de impactar a baja altura, pero había sido rechazada por falta de fondos.

El informe oficial afirmó que, poco antes del impacto, los radares de vigilancia aérea y de rastreo de blancos del *Sheffield* habían sido desconectados para una comunicación con satélite Skynet y la sala de operaciones no había tomado contramedidas.

Los Super Étendard habían sido detectados por el destructor *Glasgow* a 49 millas, 90 kilómetros del *Sheffield*. Los dos o tres segundos que duraron sus emisiones de radar quedaron registrados en la consola. Se veían dos contactos hostiles que se acercaban a una velocidad de 450 nudos, 833 kilómetros por hora, desde 600 metros de altura.

Un marino hizo sonar su silbato y el grito de terror retumbó en la sala de operaciones: «¡Freno de mano!». Era la clave para mencionar al radar Agave, instalado en los Super Étendard.

El capitán del *Glasgow*, Paul Hoddinott, preguntó por el nivel de credibilidad. ¡Cierto! Entonces viró completamente el timón para reducir el margen de impacto y lanzó el *chaff* para desviar la dirección de los misiles, que ya habían sido lanzados desde los aviones.

El aviso de alerta «¡freno de mano!» llegó a la sala de operaciones del *Hermes*, que navegaba 50 kilómetros al este. Allí fueron renuentes a creer en la amenaza y siguieron en alerta blanca. Lo mismo sucedió en el otro portaviones, el *Invincible*. El comandante de guerra antiaérea pidió más pruebas al *Glasgow*. Pensaban que el ataque era falso. Habían recibido tres o cuatro alarmas esa mañana. Continuó con alerta blanca, todo tranquilo, ningún indicio de ataque.

En tres días de guerra no se había detectado la presencia de los SUE, de modo que supusieron que su sistema de armas no funcionaba o que los pilotos no estaban capacitados para efectuar el reabastecimiento en aire. Confiaron en que no habría ataque. La alarma lanzada desde el *Glasgow* al resto de los buques fue tomada como un falso eco.

El grito «¡freno de mano!», además, no necesariamente implicaba un peligro para la flota. Woodward decía que esa expresión era más escuchada que los «buenos días». Ante cualquier ruido en el éter, en medio de la tensión de la guerra, en las salas de operaciones se gritaba «¡freno de mano!». Y pasar de la alerta blanca a la amarilla, que advertía de un indicio de ataque, o a la roja, que revelaba un ataque seguro, implicaba un desgaste considerable para una nave: se debía lanzar el *chaff*, despegar helicópteros y aviones, poner a los infantes a cubrir posiciones de combate.

Pero esta vez el ataque era real.

El capitán del *Glasgow* pidió que derribaran los Exocet con misiles Sea Dart, pero el control de fuego de radar no podía fijar la posición de los pequeños puntos blancos que cruzaban la pantalla. Se preguntó cuántos segundos faltarían para que golpearan en el centro de su nave. Sin embargo, los misiles pasaron por encima del *Glasgow*. Estaba a salvo. No era el eco que

Bedacarratz y Mayora habían seleccionado en su radar. Tampoco lo era el destructor *Coventry*.

En estado de alarma, el capitán del *Glasgow* llamó al *Sheffield*. No contestaron. En la sala de operaciones del destructor, no detectaron ni al avión ni a los misiles que volaban hacia ellos. Los primeros en advertirlo fueron dos tenientes que conversaban en el puente de la nave y vieron una estela de humo a dos metros por encima del mar, que se acercaba. Estaría a poco más de un kilómetro. Uno de los tenientes tomó el micrófono de transmisión. «¡Ataque de misil!», gritó.

Treinta y cinco años después, el documento desclasificado de la Junta de Investigación (*Board of Inquiry*) del Ministerio de Defensa revelaría que «algunos miembros de la tripulación estaban aburridos y un poco frustrados por la inactividad y el barco no estaba completamente preparado para un ataque».

Aún más: el oficial de guerra antiaérea había salido de la sala de operaciones y estaba tomando un café cuando los Exocet volaban hacia el *Sheffield*. Tampoco su asistente se encontraba en funciones. El documento desclasificado también indicaba que el radar del destructor estaba en transmisión con otra nave. Reconocía que la alerta del *Glasgow* se había escuchado en el *Sheffield*, pero no había generado una reacción. Creían que el Super Étendard no podía abastecerse en el aire y que no significaba una amenaza. Nadie llamó al capitán, nadie lanzó los misiles Sea Dart para derribar los Exocet y nadie disparó un *chaff* para engañarlos. El equipo de guardia había fallado.

La pérdida del destructor golpeó a Woodward. En ese momento temió que, en medio de las tareas de rescate, el *Sheffield* explotara y que un submarino argentino atacara con torpedos a los barcos de salvataje que se habían acercado, el *Yarmouhth* y el *Arrow*. Llegarían a detectar nueve alarmas en el sonar.

Para completar la jornada trágica en las Fuerzas de Tareas, uno de los tres Sea Harrier que habían despegado del *Hermes* para atacar la pista de aterrizaje de la Base Cóndor, en Puerto Darwin, fue derribado por una batería de la artillería antiaérea con una ráfaga de proyectiles de 35 milímetros. El Sea Harrier volaba a 300 metros por segundo. En condiciones normales, los artilleros tenían apenas treinta y siete segundos para pulsar el disparo cuando lo tenían en la pantalla del radar de exploración del director de tiro. Algunos

soldados de Artillería habían estudiado las siluetas de los cazas británicos de las fotos que había tomado el Boeing 707 el 21 de abril.

En un anotador de rodilla del piloto caído, el teniente Nicholas Taylor, la inteligencia de la FAS obtuvo números de aviones en servicio y remanentes, pilotos asignados, indicativo de buques, códigos IFF (*Identification Friend-Foe*) configuraciones de armamento e información sobre la autonomía del Sea Harrier: ochenta minutos con despegue de rampa, y la mitad del tiempo si lo hacía con despegue vertical.

El cuerpo del piloto británico Taylor fue sepultado con honores por una formación de soldados argentinos en un cobertizo próximo a un tambo en Pradera del Ganso. Lo enterraron junto a los ocho miembros de la Fuerza Aérea que habían muerto en el ataque sobre la pista de la Base Cóndor, tres días antes.

Woodward se sintió muy deprimido en la noche del ataque. Todavía le resonaba la expresión a viva voz de un oficial de su Estado Mayor en la sala de operaciones del *Hermes* apenas llegó el mensaje desgraciado: «El *Sheffield* ha sufrido una explosión».

«¡Almirante, debe hacer algo!», le había advertido el oficial.

Parecía una orden, una intimación. Y en esos dos, tres minutos de tensión Woodward no había hecho nada, dejó que los acontecimientos siguieran su curso; solo esperaba que los hombres que estaban en el destructor le pidieran lo que necesitaban. Trató de controlar sus emociones y no dejarse arrastrar por reacciones instintivas. En el momento de mayor angustia, debía meditar las decisiones.

Woodward repasó su estrategia después del ataque al *Sheffield*, neutralizar a la Marina y la Fuerza Aérea enemigas para alcanzar la superioridad marítima y aérea; desembarcar a los hombres de la flota naval, y brindar apoyo logístico y de fuego a las fuerzas en tierra.

Había quedado en evidencia que la flota británica era vulnerable a los misiles; que sus defensas antiaéreas, frente a esa amenaza, eran débiles. La capacidad de fuego de la aviación argentina se mantenía intacta. Si no se neutralizaba, el desembarco sería imposible. Las tropas del ejército británico todavía esperaban en la isla Ascensión. Hasta que no se despejara el panorama, no había orden de traslado al Atlántico Sur.

Woodward cambió la táctica para mantener la iniciativa. Decidió alejar más hacia el este a su flota naval, colocarla más lejos de las bases aeronavales

argentinas, y adelantó dos destructores, el *Coventry* y el *Glasgow*, a 20 kilómetros de Malvinas para estrechar el bloqueo aéreo sobre los aviones argentinos, sobre todo los Hércules C-130, que trasladaban suministros en vuelos nocturnos. Los atacaría con misiles Sea Dart para intentar cortar el puente logístico entre el continente y las islas. Y también saturaría con fuego las posiciones de los soldados en tierra.

Los cambios tácticos no redujeron el temor de un segundo ataque de los Super Étendard y de la posible pérdida de un portaviones. A esas alturas, cualquier daño que afectara al *Hermes* o al *Invincible* lo obligaría a abandonar la operación militar.

Una semana después del ataque, mientras intentaban remolcarlo hacia las islas Georgias para repararlo, el *Sheffield* zozobró en el mar y cayó bajo las aguas. Fue el primer buque de guerra de la flota británica hundido en combate después de la Segunda Guerra Mundial.

Woodward envió un mensaje realista a los capitanes de los barcos. «Perderemos más naves y más hombres», les anticipó, «pero triunfaremos».

En la base de Río Grande, creyeron que la reacción británica podría ser la destrucción de los Super Étendard y sus misiles. Era la primera hipótesis a considerar. El capitán Pita, responsable de la defensa, suponía que podrían atacar con aviones Vulcan. Uno de ellos había recorrido 13 mil kilómetros, entre ida y vuelta, para bombardear la pista de aterrizaje de Puerto Argentino, con cinco cargas de reabastecimiento; también los aviones Hércules británicos podrían aterrizar en Río Grande para un ataque, o los submarinos que ya navegaban cerca de la costa pondrían en el mar a las patrullas del *Special Boat Service* (SBS), para que se infiltraran por el río Grande, al sur de la base.

La defensa argentina protegía la pista con seis tractores anfibios que operaban sobre mar y tierra; cada unidad podía desplazar hasta veinticinco hombres. También había dos pozos con ametralladoras antiaéreas a la altura de la tierra, frente a la pista, con guardias rotativas las veinticuatro horas, que establecían contacto con la torre de control antes del aterrizaje de cada avión.

Otro problema para la defensa era el oeste: la frontera con Chile. La Argentina tenía soldados distribuidos en zonas de difícil acceso, pero también difíciles de vigilar, que podrían ser la puerta de entrada de un ataque terrestre. Se creía que la aviación chilena no se involucraría en la guerra, no se transformaría en un enemigo directo, pero que sí podría ceder una base de su territorio para facilitar la llegada de aeronaves británicas, disimuladas como si

fueran chilenas, para un bombardeo o aterrizaje sorpresivo en la base. La sospecha entre la Argentina y Chile era recíproca. No había diálogo entre sus fuerzas militares, aunque las comunicaciones se interceptaban en forma constante.

La posibilidad de una respuesta británica aumentaba la tensión. Tres días después del ataque del *Sheffield*, todo el personal no comprometido en la defensa de la base fue evacuado junto a los aviones.

La alerta de guerra se declaró a partir del vuelo de un avión Electra. La Armada lo utilizaba para transporte logístico y patrullaje marítimo.

El 7 de mayo se había asignado al Electra la búsqueda del *Exeter* alrededor del sudeste de la isla de los Estados. La Marina tenía la información de que el destructor británico había sido desplazado desde Belice por el canal de Panamá, navegando hacia el sur por el océano Pacífico, y atravesando el Cabo de Hornos con dirección hacia el sur de las Malvinas. La ubicación del *Exeter* era una preocupación constante de la inteligencia naval.

En su búsqueda, a las tres de la tarde, una hora después del despegue, el piloto del Electra advirtió desde 12 mil pies la presencia de cinco buques de color gris. Eran largos y finos. Estaban a 23 millas de su posición, según su radar meteorológico. Los buques navegaban hacia el norte en forma de cuña, dispuestos como una V. No podrían ser buques mercantes, resultaría extraño que avanzaran en formación.

Lo más probable era que fueran cinco unidades desprendidas de la flota británica.

El piloto del Electra redujo altura y, cinco minutos después, confirmó la novedad por radio. Aclaró que había hecho un contacto visual en medio de la niebla y la lluvia, y prefirió no acercarse más por la posible presencia de armas antiaéreas de las naves.

Por la posición que había transmitido, en el *búnker* calcularon que los buques arribarían a Río Grande por la noche. Todavía quedaban algunas horas. Se declaró la alerta roja y se dispuso la evacuación de la base. La tripulación 1 del Neptune despegó rumbo al sur para comprobar su avistamiento, también la Fuerza Aérea ordenó dos salidas desde Río Gallegos, y desde la Base Naval Austral, en Ushuaia, la Agrupación de Lanchas Rápidas desplegó sus unidades hacia el cabo San Juan, al noroeste de la isla de los Estados, para detectar emisiones electrónicas de los buques.

El capitán Pita desplazó a una brigada mecanizada hacia la costa. Suponía que los cañones de las naves dispararían desde el mar para destruir la base. Los infantes contaban con visores nocturnos de ampliación de luz residual, pero en ese momento no se veía nada. Era una noche sin luna.

En el *búnker*, el capitán Martini transmitió la orden del comando FAS para replegar los aviones. Los Dagger y Mirage de la Fuerza Aérea y los A-4Q Skyhawk comenzaron a despegar desde las cinco de la tarde hacia Comodoro Rivadavia y Río Gallegos. A la escuadrilla de Super Étendard, en cambio, se le ordenó atacar a los cinco buques grises.

La misión era aún más compleja que la del 1.º y del 4 de mayo. No solo porque los pilotos no tenían experiencia en vuelos nocturnos, sino porque no habían creado los perfiles de vuelo. Eran difíciles de realizar. No tenían la posición precisa de los buques ni tampoco podían prever su desplazamiento. Debían salir a buscarlos con el radar encendido en la oscuridad hasta que apareciera algún eco en la pantalla.

Roberto Agotegaray y Roberto Curilovic, los capitanes más experimentados de la escuadrilla, le avisaron al comandante Colombo que estaban listos para volar. Asumirían la misión. No importaba ahora la composición de duplas de aviadores, irían ellos dos. La emergencia lo exigía y correspondía actuar. Subieron la escalerilla y esperaban en la cabina la orden de despegue.

Colombo les indicó que se bajaran. Todo lo que estaba sucediendo le parecía una locura. La orden que había emitido de «la voz del Amo» desde Comodoro Rivadavia, la actitud de sus pilotos. Esta vez dijo que no. Había aprendido de sus errores. Ya tenía la experiencia. No se podía volar sin información de radar. No se debía salir a la caza y a la pesca. Le habló a Curilovic desde la escalerilla del avión y le dijo que descendiera, pero sus pilotos siguieron con sus tareas, no lo escuchaban. Comenzaron a probar el instrumental, las luces, querían familiarizarse con el vuelo nocturno.

Agotegaray y Curilovic acordaron que no volarían juntos; irían separados. Y no lo harían a ras del mar, lo harían con un perfil de ataque más alto. A mayor altitud, el radar les permitiría un mayor alcance de detección. Tomarían más riesgos porque podrían ser interceptados por el radar enemigo, pero su radio de búsqueda sería más amplio. Y si detectaban los blancos con el radar, lanzarían los misiles y volverían a la base. Por la zona en la que navegaban los buques, según se había informado desde el Electra, no

necesitarían al Hércules para el reabastecimiento. Lo que más complicaba el vuelo serían las condiciones meteorológicas: una formación de niebla y nubes bajas reducía la visibilidad. El resto de los aviones había volado hacia otras bases y los infantes esperaban con los cañones en la costa.

En el *búnker*, bajo tierra, Colombo continuaba la discusión con el capitán Martini. Quería persuadirlo de que detuviera la misión, pero Martini se atenía a la orden de la superioridad.

Colombo tomó el teléfono y habló con «la voz del Amo». Estaba fuera de sus cabales, pero tenía en claro que su obligación era resistir la orden. Lo suyo era un acto de racionalidad en medio del desastre. «Están en pedo», les dijo. «Se anula la operación. Esta operación no se hace. Y, si se hace, tienen mi renuncia». Pidió a Comodoro Rivadavia que lo relevaran. Se mantendría en la base, no escaparía a la guerra, pero desde ese momento renunciaba a la comandancia de la escuadrilla. Después volvió a la pista de aterrizaje.

Los dos pilotos se mantenían en la cabina del avión a la espera de la autorización de la torre de control. Alrededor de ellos estaban los mecánicos y otros pilotos del SUE. La oscuridad era total. La base había sido evacuada. Solo quedaban ellos. Colombo se colgó del Super Étendard de Agotegaray. «Abajo», le dijo. «Esto es para que se maten, no van a tirarle a nada». Luego fue al avión de Curilovic. «Bájese. Esto se terminó». Ni uno ni otro se bajaban.

En ese momento, comenzó a entrar una niebla por la pista que ya no permitía ver ni siquiera a 30 metros. Todo estaba totalmente cerrado. Colombo pidió que llamaran a Martini para que lo verificara. Martini salió del *búnker*. Entendió que era imposible volar en esas condiciones. Colombo volvió al avión de Agotegaray. Finalmente el piloto se bajó. La misión se abortaba.

A partir de ese momento se decidió proteger a los SUE, sacarlos de la base y llevarlos al pueblo de Río Grande.

Los mecánicos comenzaron a colocar las barras de remolque y a trasladar a los cuatro aviones con tractores. La policía cortó la Ruta 3. Los Super Étendard avanzaban con dificultad hacia el pueblo. Dos aviones fueron guardados en un camino de acceso, custodiados por infantes. Otros dos, arrastrados hasta el casco céntrico. Se midió la longitud del ancho de las calles para que las alas no se tocaran y los terminaron de acomodar a mano. Algunos mecánicos pasaron la noche en un gimnasio y en un galpón de Río Grande, los pilotos durmieron en el hotel de la Marina, otros golpearon las puertas del hotel Ibarra y comieron un churrasco en la cocina.

La evacuación terminó poco antes de la medianoche. Los batallones de Infantería permanecieron de guardia en la costa durante la madrugada. Hasta que el Neptune regresó y reportó por radio que las cinco naves enemigas eran en realidad pesqueros polacos que navegaban en formación en zona de guerra. A la mañana siguiente los pilotos, los mecánicos y los aviones volvieron a la base.

El ataque sobre el *Sheffield* no solo expuso por primera vez la vulnerabilidad de la Fuerza de Tareas sino que generó un trauma, una convulsión política en Gran Bretaña. Se abrió un nuevo escenario: la posibilidad de detener o poner en pausa la estrategia bélica y dar paso a una solución diplomática.

El jueves 6 de mayo Margaret Thatcher fue interpelada en la Cámara de los Comunes. Un representante le requirió si podía hacer cesar el enfrentamiento y alentar un acuerdo de paz efectivo. Thatcher se mostró tolerante a ese propósito por primera vez. Dijo que habían respondido de manera constructiva a la propuesta de paz peruana y daba la bienvenida a la nueva intervención de las Naciones Unidas para las negociaciones. Aseguró que la vía diplomática seguía abierta pero que el obstáculo era la Argentina, interesada en el cese del fuego pero no en el retiro de sus tropas.

Otro representante preguntó a la primera ministra: «¿Podría darnos la más absoluta seguridad, estoy seguro de que toda la nación así lo demanda, de que no habrá una escalada deliberada en las acciones militares, ninguna escalada que interfiera con las perspectivas que ahora se vislumbran de lograr una paz real?». Y otro insistió: «¿Ha venido hoy a esta casa totalmente preparada para repudiar a los miembros del Partido Conservador y almirantes y generales retirados que ahora aparecen en televisión diciendo que, en caso de ser necesario, se debería atacar el territorio argentino?».

Thatcher respondió que los argentinos habían escalado la crisis e invadido las islas, y que a su gobierno le tocaba continuar con las actividades militares, aun en medio de las negociaciones, para que el invasor no siguiera incrementando su poderío y reforzando sus posiciones para atacar a su voluntad.

Thatcher estaba decidida a lograr una victoria militar. La maquinaria bélica no debía detenerse. No sacaría el dedo del gatillo durante las gestiones de paz. Ya no importaría que la Argentina, pocos días después, en las Naciones Unidas, dejara de exigir una fecha fija para la transferencia de la

soberanía y admitiera una negociación lisa y llana de la soberanía, sin plazos perentorios.

La gestión diplomática iba y venía entre mediadores e interlocutores de ambos países, en distintos ámbitos. Se enredaba y perdía urgencia mientras la guerra avanzaba.

El 8 de mayo, en Chequers, la residencia de campo oficial de gobierno —el mismo lugar donde se había decidido el hundimiento al crucero *Belgrano*—, se ordenó el traslado de las tropas terrestres de la isla Ascensión hacia el Atlántico Sur y se estableció la fecha del desembarco entre el 18 y 22 de mayo. Thatcher también avaló la gestación de la opción más extrema: eliminar el poder de destrucción del enemigo, el sistema de armas del Super Étendard. Atacarlo en su punto de partida.

Woodward suponía que en la base de Río Grande todavía había tres Exocet, de acuerdo a la información francesa —que ya no resultaba tan confiable—, pero seguía en la búsqueda de más misiles. Un informe de inteligencia, entregado por un enlace de la Comunidad Europea, aseguraba que la Argentina poseía diez misiles.

Thatcher autorizó el ataque al continente luego de una proposición de la Marina Real.

La operación requería la participación de una fuerza especial que, en una acción de alto riesgo, eliminara los aviones, los misiles y también a los pilotos.

Se estudiaron tres opciones: a) La invasión a la isla de Tierra del Fuego y, en consecuencia, a la base de Río Grande, b) el bombardeo a la base de Río Grande con aviones Hércules, y c) la toma de la base con una fuerza especial.

Cualquiera de las opciones rompía con la zona de exclusión y el derecho a la «legítima defensa», con el que Gran Bretaña había justificado el traslado de sus naves al Atlántico Sur. Ahora ya no importaba que el ataque activara el TIAR, recibiera la condena del Consejo de Seguridad de la ONU o incomodara a Estados Unidos.

Thatcher estaba decidida. Sabía qué quería, necesitaba saber cómo hacerlo.

El Estado Mayor para la Defensa le ordenó al jefe del Special Air Service (SAS), brigadier Peter de la Billière, que estudiara alternativas para la operación. En ese momento era el soldado con mayores condecoraciones del Ejército británico.

En su origen, el lema del SAS había sido «el que se atreve gana». La brigada había sido creada en 1941 por David Stirling, un soldado subalterno herido durante un entrenamiento de paracaídas en El Cairo, Egipto. En ese momento las tropas británicas estaban en el norte de Africa, en guerra contra el ejército nazi.

En el hospital, Stirling pensó que debía conformarse una unidad que se insertara por aire detrás de las líneas enemigas, golpeara sobre sus puntos vulnerables y luego escapara. Una unidad *hit-and-run*.

Stirling se salteó la cadena de mando y llevó la idea al comandante Claude Auchinleck, que tenía la presión del primer ministro Winston Churchill de ejecutar acciones ofensivas. La idea caía en el momento justo y requería una menor carga logística. A diferencia de los doscientos soldados que empleaban los comandos clásicos, cada unidad de la nueva brigada estaría formada por cinco o diez hombres.

A Stirling le dieron permiso para organizar una fuerza de sesenta hombres. La unidad fue denominada destacamento brigada del Special Air Service (SAS).

El primer ataque fue contra sus aliados en la Segunda Guerra Mundial, una división neozelandesa ubicada en el desierto Kabrit, al sur de El Cairo. Fue una incursión nocturna, «extraoficial», de experimentación, parte del período de entrenamiento, en la que robaron armas y otros pertrechos de guerra. El 17 de noviembre de 1941, Stirling organizó la primera operación oficial en Libia. Cinco grupos del SAS debían lanzarse en paracaídas a 12 millas del objetivo: una formación de aviones bombarderos. La primera noche permanecerían como observadores y luego atacarían con bombas, una mezcla de explosivo plástico, termita y aluminio, para destruir las aeronaves. Una unidad militar los asistiría para la retirada.

La operación se deshizo antes de comenzar.

El grupo se lanzó en paracaídas pese al mal clima y algunos soldados cayeron heridos. La artillería del ejército italiano los alcanzó apenas tocaron tierra. De los cincuenta y cuatro hombres del SAS solo veintiuno escaparon con vida. El resto fue muerto o capturado.

Parecía que el SAS dejaría de existir luego del desastre inicial, pero la brigada continuó sus entrenamientos e intervenciones en otras acciones de la Segunda Guerra Mundial y durante las décadas que siguieron.

Con el tiempo el SAS resultó una unidad atractiva para los soldados del ejército británico. Pero su ingreso era exigente y limitado Se necesitaban dos años de experiencia militar para postularse y las pruebas de selección eran

duras. Muy duras. Algunas se realizaban en colonias británicas. Incluían una caminata de 64 kilómetros con mochila de 11 kilos de equipamiento, subir y bajar montañas o internarse en zonas selváticas. La última prueba requería veinticuatro horas de resistencia a «interrogatorios» con privación sensorial y tortura psicológica. Si el postulante se quebraba en ese examen, quedaba afuera. Si superaba esta prueba y las del entrenamiento físico, accedía al examen de paracaidismo, que duraba cuatro semanas. Era la última barrera para ser admitido en el SAS. De un promedio de doscientos postulantes anuales, solo se incorporaban veinte.

La unidad del ejército alcanzaría resonancia mundial por una acción comando de 1980, en Londres. El jefe del Servicio ya era Peter de la Billière, el mismo que debía diseñar el ataque al continente argentino en la Guerra de las Malvinas. De la Billière había perdido a su padre cuando los nazis bombardearon la nave en la que servía, y aun siendo daltónico había logrado ingresar y hacer carrera en el SAS, con sucesivas misiones y ascensos. En 1978 fue designado director.

Dos años después sucedió la toma de la embajada iraní. Seis hombres armados asaltaron la sede diplomática en Prince’s Gate, cerca de Hyde Park. Formaban parte de un grupo opositor a la revolución islámica del ayatollah Ruhollah Khomeini; reclamaban la soberanía en Juzestán, un territorio del sur de Irán, y la libertad de noventa y un prisioneros árabes en ese país a cambio de entregar a los veintiséis rehenes de la embajada.

Durante los primeros cinco días el caso lo manejó la policía metropolitana de Londres, Scotland Yard. No hubo avances en la negociación, hasta que el cuerpo de uno de los rehenes apareció con un tiro en los escalones de la puerta de ingreso. Prometieron matar a un rehén cada cuarenta y cinco minutos si no se los escuchaba. Eran las 6:50 de la tarde. Por orden de Thatcher, la policía delegó el caso al SAS y De la Billière organizó la operación de asalto. Mientras distraían al líder del grupo en un diálogo telefónico, un comando ingresó a uno de los edificios aledaños, rompió una pared y una ventana blindada con explosivos y saltó con sogas al patio de la embajada. Redujeron a los terroristas y cinco de seis resultaron muertos. Los rehenes fueron liberados, excepto uno, que murió en el tiroteo. Habían pasado treinta y tres minutos.

El rescate en la embajada iraní concedió al SAS prestigio internacional. Se lo valoró como una fuerza espectacular y eficiente, destacada para operaciones de tipo quirúrgico. La nueva misión encargada a De la Billière casi dos años después tenía mayor complejidad que la operación precedente.

Los hombres del SAS debían irrumpir en una base militar de un país en guerra en el extremo del mundo.

De la Billière pensó la maniobra en dos etapas.

En la primera, una patrulla saldría desde la Fuerza de Tareas, se aproximaría a la base de Río Grande y recogería información de los objetivos: los aviones, los misiles, los pilotos del Super Étendard. Sería una maniobra de exploración que desarrollaría un comando infiltrado. Se llamaría *Operación Plum Duff*.

En la segunda parte, con los resultados de la inteligencia previa, dos aviones Hércules C-130 despegarían desde la isla Ascensión, se reabastecerían en el aire y aterrizarían en la pista de Río Grande: sesenta hombres armados se desplegarían sobre objetivos y los destruirían. El plan de fuga preveía retornar a los aviones y volar hacia Chile. Se denominaría *Operación Mikado*.

Capítulo 9

Chile

Durante el conflicto bélico, la primera ministra Thatcher y su secretario de Asuntos Exteriores Francis Pym subrayaban el carácter dictatorial de su enemigo. «La Argentina sistemáticamente desprecia los derechos humanos. Somos los británicos quienes sostenemos la democracia», afirmaban.

En cambio, la dictadura del general Augusto Pinochet no representaba para ellos un problema, sino una oportunidad.

Chile sería una pieza clave para la inteligencia británica.

Apenas se produjo el desembarco argentino en las islas, aterrizó en Santiago el oficial Sidney Edwards. Había sido agregado militar en Madrid y hablaba español. El jefe de la Fuerza Aérea chilena, general Fernando Matthei Aubel, le garantizó que podría obrar con libertad si mantenía la discreción y la promesa de que Gran Bretaña no utilizaría el territorio chileno para operaciones militares: solo podría reunir información de inteligencia. El acuerdo no era gratuito. Gran Bretaña entregaría aviones y armamentos para compensar la colaboración. Enviaría seis bombarderos Canberra, pintados con los colores de la Fuerza Aérea chilena pero pilotados por británicos, para reconocimiento fotográfico a gran altura, y un avión Moondrop, similar a un Boeing 707, pero transformado para el espionaje electrónico. Además, cedería un radar de larga distancia, misiles y el crucero *Glamorgan* después la guerra. En términos políticos y diplomáticos, Gran Bretaña se comprometió a neutralizar investigaciones por violación de derechos humanos del régimen chileno que surgieran en las Naciones Unidas.

Con el acuerdo, Chile lograba su reequipamiento militar. Entendía que, si la Argentina retenía las Malvinas, luego podría ocupar las islas Lennox, Picton y Nueva, ubicadas en la desembocadura del canal de Beagle. Los dos países mantenían la soberanía en disputa.

Gran Bretaña también dispuso de la base aérea de San Félix, en el océano Pacífico, a 485 millas náuticas de la costa, para el uso de su avión Nimrod, aunque su zona de operaciones era el sur continental. Con los equipos fotográficos y de recepción electrónica montados en aviones de vuelo a gran altura, se obtenía un reconocimiento territorial sobre las rutas argentinas en la Patagonia, los depósitos de combustible y las vías de escape hacia Chile, que

serían referencias útiles para la instalación de un comando SAS. El vuelo también le permitiría detectar las señales de radar del otro lado de la frontera. Además, hicieron uso de un radar instalado en Punta Arenas, con un alcance de 200 millas, que captaba frecuencias de radio de Argentina.

En ese puesto de mando blindado, bajo tierra, se instaló Edwards para captar informaciones, que enviaba a Northwood al instante. Tenía un equipo de comunicación satelital directo con la Marina Real. El radar de Punta Arenas le permitía dar aviso temprano de los despegues de aviones argentinos desde las bases aeronavales. La alerta posibilitaba a los buques británicos prevenirse del ataque y anticipar su localización a las patrullas aéreas de combate. Esta información también era transmitida por tres submarinos que ya surcaban aguas cercanas al continente.

Mucho tiempo después, Thatcher reconocería en forma pública a Pinochet su colaboración en la guerra.

La detección de las salidas aéreas no aseguraba la completa extinción de la amenaza de los Super Étendard. Gran Bretaña consideraba que la única garantía para ese objetivo sería la destrucción de la base. La inteligencia norteamericana se enteró de este plan y Reagan llamó a Thatcher para advertirle sobre la peligrosidad de un ataque continental y las consecuencias políticas que sobrevendrían, pero la primera ministra respondió que no modificaría su decisión.

La misión *Plum Duff* la desarrollaría el Escuadrón B del Regimiento 22. Era un escuadrón creado en 1951, cuando el SAS había enfrentado una insurrección comunista en Malasia: luchaban por la liberación del territorio colonial británico. El nuevo escuadrón había comenzado a entrenarse en áreas selváticas, como lo hacían sus enemigos, por períodos cada vez más largos, y demostraron que podían adaptarse a esta nueva geografía. Desde entonces, sus patrullas empezaron a integrarse con tres o cuatro hombres.

Tres días después del ataque al *Sheffield*, el Escuadrón B comenzó a movilizarse en su base de Hereford. Ese día, el 7 de mayo, Gran Bretaña había extendido la zona de exclusión total hasta 12 millas de la costa argentina. No era difícil interpretarlo como la señal de un ataque al continente. Al día siguiente se presentó el primer plan, todavía en discusión. Había que delinearlo, pero la matriz era la siguiente: se formarían dos patrullas de exploración e inteligencia, una para la base de Río Grande y otra para la de Río Gallegos. Llegarían en helicópteros. Esta sería la primera fase. La segunda fase, la *Operación Mikado*, consistía en el vuelo apenas por encima del nivel del mar de dos Hércules que aterrizarían en la pista de Río

Grande y de los que irrumpirían comandos en vehículos con ametralladoras pesadas. Matarían a los pilotos —que suponían alojados en la base—, destruirían aviones y misiles, y luego abordarían las aeronaves para refugiarse en Chile.

Ninguno de los que habían planeado la operación formaría parte de ella, ninguno estaría en la bodega del avión al momento de llegar al continente. Este era un punto ríspido, que molestaba en el Escuadrón B. Y además: ¿cómo aterrizarían dos Hércules sin ser detectados por radares de la base? No se sabía.

La duda era una sensación que concernía a la naturaleza de las operaciones bélicas. Pero el terror a un segundo ataque argentino con Exocet trascendía las dudas. Ahora la flota británica comenzaba a tener una percepción más real de la guerra. Hasta el ataque al *Sheffield*, se actuaba con profesionalismo pero no se vivía la tensión que supone el peligro inminente, la vulnerabilidad constante frente al enemigo, la exposición a un riesgo mayor, la pérdida de vidas no como hipótesis sino como hecho factible, real.

El rescate de rehenes israelíes en el aeropuerto de Entebbe inspiraba en parte la génesis de las operaciones británicas. En 1976, comandos israelíes habían liberado a ciento tres rehenes en el aeropuerto de Uganda, que habían sido secuestrados por guerrilleros palestinos y alemanes de un avión de Air France. A cambio del rescate, los guerrilleros exigían a Israel la libertad de cuarenta palestinos detenidos. El ejército israelí había logrado producir una maqueta con una réplica parcial del aeropuerto sobre la base de la información que le proveyeron los civiles que habían participado en la construcción. Por el testimonio de rehenes no israelíes liberados, habían tomado conocimiento del número de secuestradores y de las armas que usaban.

A partir de entonces, con cuarenta y ocho horas de planificación, las Fuerzas de Defensa Israelí despegaron desde Tel Aviv tres aviones Hércules hacia Entebbe. Volaron 3600 kilómetros sin ser detectados. Atravesaron Egipto, Etiopía, Kenia y llegaron a Uganda, en un vuelo que por momentos alcanzaba apenas 15 o 20 metros de altura para evitar los radares. Cuando aterrizaron en el aeropuerto, se desplegaron grupos de asalto y avanzaron sobre la terminal aeroportuaria, donde estaban retenidos los rehenes. Los rescataron tras casi una hora de intercambio de fuego. Todos los secuestradores, tres rehenes y cuarenta y cinco soldados ugandeses murieron.

También fue muerto el comandante de la unidad de asalto israelí. Once aviones caza fueron destruidos.

La operación en Uganda podía inspirar al SAS, aunque Entebbe era un aeropuerto civil con una pista bien iluminada de tres mil metros, y Río Grande, la base aeronaval de un país en guerra con batallones de soldados que la defendían. Se sumaba, además, la complejidad de que el SAS no contaba con información adecuada sobre su blanco. En las imágenes, ampliadas a 30 pulgadas cuadradas, que Gran Bretaña había recogido de satélites espías estadounidenses KH-9 y KH-11, se veía a Tierra del Fuego debajo sobre un manto de nubes. Esas imágenes no servían para una operación militar.

Aun con las fallas de inteligencia y de diseño operativo que se advertían en su origen, el plan avanzaba. Todavía no estaba delineado el cómo, pero imperaba una respuesta: generar una reacción contra los aviones y misiles que habían hundido al *Sheffield* y ponían en riesgo la victoria militar.

Las tripulaciones de los dos Hércules que trasladarían a los comandos al continente fueron invitadas a exponer en Northwood sobre las alternativas del plan de aterrizaje de la *Operación Mikado*, junto a la dirección del SAS. Eran los únicos Hércules de la Real Fuerza Aérea (RFA) que tenían capacidad de reabastecimiento en aire. El piloto Arthur «Max» Roberts y su navegante Harry Burgoyne acababan de entrenarse en marzo con escuadrones del SAS en la base de Laarbruch, en Alemania Occidental, con vuelos a baja altura, aterrizaje y simulación de ocupación del aeropuerto por parte de los soldados.

Cuando ingresaron a la sala de conferencias, la tripulación de la RFA encontró en el suelo una maqueta que reproducía el pueblo patagónico con algunas edificaciones a modo de ilustración. En la sede del comando de la Fuerza de Tareas no se disponía de información sobre la base de Río Grande, imprescindible para la planificación. La inteligencia del SIS en la Argentina no la tenía. Tampoco el consulado británico que alguna vez había existido el sur argentino, ni la Marina Real, la Real Fuerza Aérea ni Estados Unidos. Nadie había reportado un informe sobre la base. No había conocimiento sobre la longitud de la pista, la ubicación de las luces, la fuerza y dirección de los vientos, el tipo de defensa, la cobertura radar que protegía el espacio aéreo, la cantidad de hombres que la defendían. Esta información militar no la tenía nadie.

Aun con este déficit, la tripulación del Hércules explicó que despegarían desde la isla Ascensión, se reabastecerían en vuelo y las últimas 200 millas

las volarían a oscuras, a 50 pies, apenas 15 metros por encima del mar. Bordearían el este de las islas Malvinas e ingresarían a Río Grande desde el sur para ocultarse del radar, y luego virarían hacia el este para aterrizar en la pista. Un segundo avión imitaría la maniobra y se detendría 600 metros detrás. Dos vehículos Land Rover con ametralladoras pesadas y motocicletas bajarían de las rampas de cada una de las naves con dos comandos de treinta hombres cada uno, que desplegarían fuego durante doce minutos. Era el tiempo estipulado para la destrucción de los Super Étendard, los misiles y la vida de los pilotos. Luego regresarían a los aviones y partirían hacia Punta Arenas, Chile.

A algunos integrantes del Escuadrón B del SAS la *Operación Mikado* les pareció una fantasía carente de sensatez y profesionalismo. Muchos suboficiales creían que la operación se llevaría a cabo solo para «sostener el mito» del SAS, para mantener en alto su moral como escuadrón de combate, antes que por su sentido práctico. El comandante del Escuadrón B, John Moss, al que se le había asignado la conducción de cuarenta y cinco hombres para la misión, aceptaba que los Exocet tenían que ser destruidos, pero proponía la búsqueda de un camino que evitara el aterrizaje en la base militar. Se podría probar por tierra desde Chile, sugirió. Cuando Moss expresó dudas a De la Billière sobre el diseño de la *Operación Mikado* y conjeturó sobre la posibilidad de una irrupción por tierra, perdió su mando. De la Billière quedó consternado por su actitud, que juzgó tibia —una tibieza que socavaba el temperamento de su unidad—, y lo relevó. En su lugar designó al mayor Ian Crooke, a quien consideraba más práctico y disciplinado a sus directivas.

Sin embargo, el hecho de que el nuevo líder no hubiera realizado ejercicios de entrenamiento con el Hércules no añadía mayor optimismo a los soldados que debían participar de la misión.

La *Operación Mikado* entró en estado de incertidumbre. Pero se avanzó con la misión que la antecedía, la *Operación Plum Duff*, que era la que debía realizar la inteligencia sobre la base aeronaval. De la Billière confió la conducción al capitán Andy Legg. Era el hombre elegido. Acababa de cumplir 28 años. Después de enrolarse en el Ejército, Legg había realizado un máster en Matemática aplicada en la Universidad de Reading, aunque su propósito siempre era integrarse al Regimiento de Paracaidistas, como paso previo a su ingreso al SAS. Un oficial de enlace universitario, en cambio, le recomendó unirse al Royal Hampshire, un regimiento militar local, para

perfeccionar su formación. Legg tomó en cuenta el consejo, y aplicó en el curso de un año de entrenamiento en la Real Academia Militar de Sandhurst. En su momento también lo había realizado Winston Churchill. Al finalizar, alcanzó el grado de segundo teniente, con antigüedad anticipada por su máster universitario. Pero nunca abandonó su idea de ser miembro del SAS. En 1980, dos años más tarde de lo que había proyectado, superó las pruebas de selección y se integró al Escuadrón B del Regimiento 22.

Ya había servido en una operación en Omán, en las montañas de Dhofar, y también en la selva de Belice, colonia británica en América Central, y se disponía a viajar a Canadá cuando le encomendaron la jefatura de un comando que debía infiltrarse en el continente argentino con la guerra iniciada. Legg había recibido la siguiente instrucción: «Esto será difícil, hágalo con firmeza, muévase lentamente y efectúe una buena observación de los alrededores antes de hacer algo. Realice la inteligencia a medida que avanza», le recomendó su superior inmediato.

El capitán Legg pensaba que un acceso por Chile, con una exploración lenta hacia el objetivo, podría dar mejores resultados para elaborar un mapa de inteligencia que el ingreso por la costa a una distancia reducida del blanco. Además, desde Chile tendrían menores posibilidades de ser detectados. Pero su inquietud no encontró la atmósfera adecuada ni se abrieron posibilidades de discutir la viabilidad de la misión, como solía suceder. No había tiempo ni voluntad para generar cambios radicales en el diseño de la *Operación Plum Duff*.

El Escuadrón B del Regimiento 22 dirigido por Legg continuó su preparación. Era el único escuadrón que todavía no había sido enviado al Atlántico Sur. Primero entrenaron en Gales con tiros de rifles, emboscadas nocturnas y marchas forzadas. Luego se desplazaron a Wick, en el extremo norte de Escocia, para ensayar aterrizajes con el Hércules desde baja altura, a poca distancia del mar.

Cuando regresaron a Hereford, el 14 de mayo, De la Billière los reunió con las novedades: las dos patrullas de exploración se fusionaban y si se daban las posibilidades, también deberían atacar la base de Río Grande en una operación de acción directa. Por esta nueva planificación, debían llevar explosivos y detonadores por tiempo y resignar ropa y comida en su mochila. La base de Río Gallegos se había descartado como blanco. El capitán Legg conduciría una patrulla única de siete hombres que llegaría a Río Grande y

exploraría y destruiría la base. Ese era el nuevo objetivo. Todavía no existía una planificación final, se iría conociendo con el correr de los días. Podrían desembarcar desde una fragata, un submarino o un helicóptero. Esta última opción era la más probable. Lo único cierto era que debían volar hacia Ascensión al día siguiente para iniciar la maniobra.

El 15 de mayo, el Escuadrón B ya estaba en la isla, ubicada a 4200 millas náuticas de Gran Bretaña y 3800 de las islas Malvinas. Era un dominio británico de 88 kilómetros cuadrados, aunque su base aérea de Wideawake permanecía bajo control de Estados Unidos desde 1962 por contrato de arriendo. Gran Bretaña volvió a utilizarla como soporte logístico, de inteligencia y escuchas satelitales para la guerra con Argentina. La base también tenía un polígono de tiro para el misil Sidewinder de los aviones Harrier para entrenamientos militares.

La *Operación Plum Duff* seguía con luz verde. Ya había despachado a sus soldados. El Escuadrón B lo vivía como un viaje de ida, una misión sin retorno. El lema del SAS era «el que se atreve gana», pero también se necesitaba planificación e información confiable. No existía inteligencia previa sobre las fuerzas enemigas, no se conocía la exacta posición geográfica del objetivo, ni siquiera sabían si los pilotos del Super Étendard a los que debían matar dormían en la base. Solo contaban con fotos satelitales de precario valor para el reconocimiento y dos mapas del pueblo de Río Grande. Uno era un Atlas escolar de 1930 y otro, fechado en 1942, había sido creado por el Instituto Geográfico Militar argentino. Lo habían encontrado en la Universidad de Cambridge. Estaba archivado en una biblioteca desde 1947. Pero en ninguno estaba determinada la posición de la base.

Ese era todo el material reunido para aproximarse al blanco, explorarlo, detectar la ubicación de los aviones, los misiles y producir el ataque. Pero, si esta acción que debían ejecutar en soledad no resultaba posible, debían señalizar la pista con balizas para facilitar el aterrizaje de los dos aviones Hércules para la *Operación Mikado*. El plan de retirada era aún más incierto. Solo tenían la orden de escapar hacia Chile.

El Escuadrón B era un grupo hombres de 35 años en promedio. Legg era el menor de todos. Tendría a su cargo a una patrulla de siete hombres. Su segundo en el mando era un sargento que había sido su instructor en los cursos de selección. Otros dos sargentos habían formado parte de la Marina Real; dos habían servido en el Regimiento de Paracaidistas; otro provenía de un regimiento escocés, Gordon Highlander, y el último era veterano de la guerra de Dhofar.

En Ascensión les dieron la mochila de 36 kilos, una pistola Browning de 9 milímetros, explosivos, un fusil, proyectiles y raciones de comida a cada uno para cuatro días. Esa misma noche abordarían un avión Hércules C-130. La operación avanzaba. El gabinete de guerra, por el convencimiento que había demostrado De la Billière, la había aprobado. La Secretaría de Defensa había recomendado seguir adelante y Thatcher también. La falta de información y las dudas quedaban para el comando del SAS. Todavía no se sabía cómo llegarían a la base ni cómo saldrían de ella. Los detalles técnicos y tácticos se irían decidiendo de camino al objetivo.

Un golpe de confianza para la *Operación Plum Duff* lo produciría otro comando SAS, el Escuadrón D, como parte del plan de destrucción de la flota aérea argentina instalada en las islas, para facilitar el desembarco británico.

En la isla Borbón, al norte de Gran Malvina, en una estancia, se había creado la Base Calderón; alojaba helicópteros y aviones auxiliares, y otros que habían sido trasladados el 1.º de mayo, luego del bombardeo a la Base Cóndor de Puerto Darwin. Calderón era una base provisional con una pista de aterrizaje corta, de no más de 700 metros, que solía convertirse en un lodazal por la inclemencia meteorológica. Estaba aislada, alejada del resto de las unidades, no tenía estación radar, y estaba protegida por treinta soldados conscriptos y de Infantería de Marina con un oficial a cargo. Se suponía que el enemigo no la había detectado.

Un comando de nueve hombres del Escuadrón D se acercó al objetivo el 11 de mayo. Los lanzaron a las aguas desde un helicóptero y remaron en kayak hacia la costa. Se posicionaron a seis kilómetros de la base y fueron avanzando hasta un morro, a 300 metros de la pista. Durante tres días observaron los movimientos. En la noche del 14 de mayo, otros dos helicópteros pusieron en tierra a cuarenta y cinco hombres del SAS, que irrumpieron con visores nocturnos en la pista. El destructor *Glamorgan* apoyó su incursión: empezó a bombardear a las 4:10 de la madrugada siguiente. El resplandor encegueció a la defensa argentina. En medio de la sorpresa y el hostigamiento naval, los comandos del SAS, con visores nocturnos, colocaron explosivos plásticos en las turbinas de la flota de aviones. Hubo combate durante cuatro horas. Los argentinos respondieron con armas automáticas, pero los comandos escaparon sin bajas en helicópteros. Cinco aviones Pucará, cuatro Beechcraft Turbo Mentor y un Skyvan fueron destruidos, y la pista

quedó parcialmente inutilizada. Pocos días después, los Sea Harrier la volvieron a bombardear.

Esta acción de asalto, sobre la que también habían existido dudas iniciales, representaba la doctrina operativa del SAS. Aunque las diferencias seguían siendo sustanciales: a la base de Río Grande, además de los batallones de Infantería, también la custodiaban dos destructores, el *Piedrabuena* y el *Bouchard*, que fondeaban la costa luego del hundimiento del *Belgrano*. Las operaciones *Pluff Dum* y *Mikado* suponían una batalla más cruenta e incierta.

En Ascensión, antes de cruzar el hemisferio, Legg sostuvo una comunicación satelital con De la Billière. El brigadier le dio algunos detalles del lanzamiento al océano y le informó que probablemente volarían al continente con un Sea King. La posibilidad de que la operación se cancelara y que a él lo reasignaran para unirse al resto del Escuadrón del SAS con la Fuerza de Tareas se acababa en ese momento, pensó Legg. Sintió que ya no había forma de escapar. Hubiera preferido un submarino o una lancha rápida para llegar a la costa, en todo caso. El ruido del Sea King representaría un seguro boleto de ida. Le preguntó a De la Billière qué sucedería con el helicóptero después de que los dejara en tierra. Temía que, si quedaba visible, se intensificara la búsqueda de su patrulla. «Tenemos activos que eliminarán la evidencia. No es un tema de su incumbencia», fue la respuesta exasperada del brigadier. No hubo más preguntas. Antes de cerrar la transmisión De la Billière les deseó suerte. Esperaba verlos en su regreso a Londres, le dijo.

El 16 de mayo, siete horas después del despegue, a 17 mil pies de altura, el Hércules fue acoplado por la sonda de otro Hércules y tras dos intentos fallidos logró cargar combustible. Faltaba la mitad del viaje. El piloto les anticipó que había un poco de brisa desde el oeste. Nada de qué preocuparse. El tiempo era bueno. Seis horas después se colocaron su paracaídas y sus salvavidas y los ocho hombres saltaron desde 370 metros junto a sus armas y las mochilas. Desde el avión después les tiraron las cajas con pertrechos de guerra, que recuperaron en el mar. La *Operación Plum Duff* cruzaba al hemisferio sur por primera vez. Estaban dispersados por las olas, a 60 millas al norte de Puerto Argentino, pero todavía lejos del continente. El rescate se demoró. Esperaron más de media hora la llegada del buque de auxilio *Fort*

Austin para levantarlos del agua congelada. Legg lamentó no haber pedido trajes de neoprene para su grupo.

Desde el *Fort Austin* volaron en helicóptero hasta el *Hermes*. En el portaviones se conformaría la tripulación que los trasladaría al continente. Se les ofreció a los pilotos del Sea King postularse como voluntarios. Algunos acababan de regresar de la isla Borbón y mantenían el entusiasmo por el éxito de la operación. Pero, si para esa misión habían vuelto al *Hermes*, la misión *Pluff Duff* no tenía la posibilidad de llegar al continente y regresar. Era lo más parecido a un sacrificio humano. Y también material. El almirante Woodward ordenó que utilizaran el modelo más antiguo del Sea King. El piloto de mayor graduación del escuadrón de transporte aéreo, Bill Pollock, lo convenció de que les permitiera utilizar la versión más moderna, el Sea King 4. Legg entendía que en el vuelo al continente se sacrificaría a tres pilotos, al Escuadrón B, además del helicóptero. Pero la superioridad creía que este sacrificio no representaba un costo alto frente a la posibilidad de poner en riesgo el resultado de la batalla. Aunque el éxito de la misión fuera mínimo, el sacrificio debía realizarse.

Para la selección de la tripulación del Sea King fue descartado un comandante por su función jerárquica; también otro piloto, que no tenía la suficiente experiencia, y un tercer candidato que había quedado traumado por una misión en la que había tenido que amerizar.

Uno de los postulantes fue el teniente Richard Hutchings. Se había formado como marino y había entrenado con el SAS. Pollock creía que tendría mayores habilidades que el resto para sobrevivir en el continente. Le pidió que eligiera a otros dos pilotos para completar la tripulación. Hutchings eligió al teniente «Wiggy» Alan Bennet, de 21 años, al que percibía como el más capaz para operar el TANS (*Tactical Air Navigation System*), y a Michael «Dock» Love, de 22. Ya había realizado siete salidas operacionales. Pollock dijo que Love estaba asignado para otra misión. (Love moriría dos días después, en la caída de un Sea King, junto a otros veinte miembros del SAS).

Pollock sugirió al suboficial Peter Blaim Imrie, que se había ofrecido porque era joven, soltero y tenía menos que perder que los otros pilotos, según le dijo. Hutchings lo aceptó. La tripulación ya estaba lista. Trasladaría al Escuadrón B del Regimiento 22 a un territorio desconocido. Cuando le

presentaron al jefe del comando le resultó familiar. Había compartido con Legg un curso de entrenamiento militar el año anterior.

El capitán del SAS estaba preocupado por el funcionamiento del equipo de comunicación satelital con el que debía tomar contacto con la base de Hereford desde el continente. Se había mojado en el océano y ya no habría tiempo para que se secara. Esa misma noche debían despegar. Esa era la instrucción. Legg se enteraba en ese momento. El *Hermes* navegaba rumbo al punto de despegue, previsto a 33 millas de la isla Soledad.

La tripulación del Sea King y el Escuadrón B se reunieron en una sala del portaviones para ajustar los detalles. Legg preguntó al capitán Pollock si había mapas o cartas náuticas de Río Grande, pero el material que este le acercó no era mejor del que ya tenía. Estaban impresos a pequeña escala y no daban información sobre la base. Legg había llevado imágenes satelitales que habían sido generadas por Estados Unidos sobre el sector chileno de la isla de Tierra del Fuego. No podía llevarlas porque, si caían —y todo hacía presumir que caerían—, dejaría en evidencia la colaboración norteamericana. Dibujó en un papel los detalles que consideraba relevantes y lo guardó.

El vuelo del Sea King sería en línea recta desde el sur de la isla Soledad hasta Río Grande. Hutchings, al principio, calculó que podría dejar al grupo a 19 millas terrestres al norte de la base, cerca de la laguna Miranda, en una estancia. La estancia Las Violetas podría ser el punto alternativo. El piloto aprovechó para proponerle a Pollock otra opción para salvar el helicóptero. Como el combustible le alcanzaba para llegar a Río Grande y regresar hasta mitad de camino, podría descender sobre una fragata o un submarino, recargar combustible suficiente y volver al portaviones. Pollock desestimó su idea: sería muy peligrosa para la tripulación.

El meteorólogo anticipó que habría niebla en el continente cuarenta y ocho horas más tarde y les sugirió que despegaran en ese momento. Pero los soldados del SAS no ocultaban su cansancio: caían de sueño. Habían dormido muy poco en los últimos tres días. Pollock consideró, además, que no podrían irse con la ropa mojada. Le propuso a Woodward suspender la operación por un día. El jefe naval aceptó. Legg se alegró porque tendría tiempo para secar su radio satelital, y Hutchings para escribirle una carta de despedida a su esposa. Le dijo que, si él moría, no se torturara guardándole lealtad. «Si llega el hombre correcto, debes aprovechar la oportunidad para ser feliz y disfrutar tu vida al máximo. Espero haber sido un buen recuerdo y un buen ejemplo para nuestros hijos».

Capítulo 10

El vuelo del Sea King

En la noche del 16 de mayo, un sonarista de guardia en la sala de operaciones del destructor *Piedrabuena* detectó en sus auriculares un «¡*pim*!» que saltaba de la pantalla del radar de superficie. Era un rumor hidrofónico débil, que aparecía y desaparecía. Provenía de un punto intermedio del mar, entre el *Piedrabuena* y el *Bouchard* los destructores conformaban el «piquete radar» que fondeaban en la costa de Río Grande. Se alternaban en su tarea. Los días pares el *Bouchard* mantenía su radar en *stand-by*, los impares lo hacía el *Piedrabuena*.

Luego de que Gran Bretaña ampliara la zona de exclusión hasta 12 millas del continente, suponían que los submarinos enemigos ya atravesaban la profundidad del mar para espiar las bases aeronavales con equipos electrónicos.

Cinco minutos después el rumor hidrofónico detectado en el *Piedrabuena* dejó de ser intermitente y el operador radarista del *Bouchard* observó tres ecos nítidos en forma de V, con un punto muy intenso que —supusieron— podría ser un submarino. Eran las 19:12. Los tres elementos se movían de noreste a sudeste, en dirección hacia la costa, a una velocidad de 33 kilómetros por hora. Podrían ser tres lanchas, o gomones con motor fuera de borda del SBS que habían emergido del submarino. No lo podrían haber hecho desde una nave ubicada a 450 millas del continente. La novedad llegó al capitán Washington Bárcena, al mando del *Bouchard*, quien ordenó levantar las anclas para tener libertad de maniobra y cubrir los puestos de combate.

Le pidió al capitán Grassi, comandante del *Piedrabuena*, que no moviera la nave. Se acercaría con el *Bouchard* hacia los blancos y abriría fuego. No tenía precisión sobre su ubicación —una densa capa de niebla cubría la noche —, pero avanzaría al punto dado en base al guiado de la orientación de radar. Al cabo de unos minutos Bárcena dio la orden al jefe de artillería y, desde el cañón de la torre de proa, comenzaron los disparos. Fue la única nave de la flota de mar que cañoneó al enemigo. Los proyectiles comenzaron a caer sobre los blancos. El sonarista del *Piedrabuena* comprobó el aumento de la intensidad del rumor hidrofónico. Y el radarista del *Bouchard* vio en la

pantalla que dos blancos habían cambiado de posición, se habían abierto en forma de abanico hacia el eco de donde se habían desprendido y otro había desaparecido instantáneamente de la señal del radar. Pese a que se encendieron todos los reflectores, la niebla impedía una búsqueda visual. La alerta se mantuvo durante la noche.

Al día siguiente, el 17 de mayo, el capitán Legg y la tripulación del Sea King se enteraron de un cambio de planes. El *Hermes* no podía permanecer más tiempo cercano a la costa de las Malvinas porque corría el riesgo de ser impactado por un Exocet. Se decidió que la misión despegara desde el *Invincible*, que estaba ubicado cerca de la isla Beauchene, 30 millas al sur de la isla Soledad.

En el portaviones los recibió el capitán Jeremy Black. Hutchings le pidió un diccionario inglés español y un oficial lo solicitó por altavoces. Hutchings entendió que la misión al continente dejaba de ser secreta. También consiguieron un hacha, cintas adhesivas y les dieron una sala para continuar con el análisis de la operación. Legg repartió billetes en dólares, libras esterlinas y pesos argentinos y chilenos a sus hombres y a la tripulación. Black les hizo completar una planilla que sirvió de recibo. Después prosiguieron con el repaso de alternativas. Hutchings planeó un probable descenso más cerca de la costa, en la estancia Las Violetas, a 14 millas terrestres de la base. Estaba marcada en la carta náutica. Chile sería la opción para un aterrizaje de emergencia si un radar llegaba a detectar el vuelo. Legg prefería que ese segundo punto de desembarco fuese cerca de la frontera, como se había pensado en Hereford: una aproximación a la base desde el oeste. Sería la mejor opción para evitar la captura y completar la misión. ¿Qué harían con el helicóptero luego de que dejara en tierra al Escuadrón B? Lo hundirían bajo tierra o en el agua, eliminarían toda evidencia y después, con la ayuda del agente Edwards, la tripulación partiría hacia Santiago de Chile.

No había más que decir. Los miembros del Escuadrón B fueron ubicándose en silencio en el Sea King, al que se le habían quitado los asientos para agregarle tanques suplementarios de combustible. Había pasado la medianoche. Eran las 0:15 del 18 de mayo de 1982. Se iniciaba la misión hacia el continente. Debían volar 350 millas. Hutchings calculó que les tomaría un poco más de cuatro horas. Las hélices comenzaron a girar y esperaron que el *Invincible*, en completa oscuridad y bajo silencio de radio, alcanzara su velocidad máxima para facilitar que el Sea King se elevara. La

patrulla del SAS partió sin entusiasmo. Les habían dado trajes de inmersión naranjas fluorescentes por si se accidentaban en el despegue. Después, el portaviones y sus fragatas escoltas *Brilliant* y *Coventry* abandonaron la posición y comenzaron a navegar hacia el noreste para unirse a la Fuerza de Tareas.

Las primeras horas del vuelo las hicieron a 15 metros por encima del mar para evitar el radar de Malvinas. Después subieron a 60 metros. La atmósfera interna era tensa, todos estaban ganados por la incertidumbre. Solo se escuchaba el ruido de los motores. Legg se había unido al Regimiento para vivir un poco de aventura y ahora la tenía en exceso; la situación había salido de su control. «¿Cómo mierda terminé acá?», se preguntaba. Sentía que los movían como peones, pero no era el primer soldado que tenía la misma sensación. Ni sería el último.

Hutchings volaba con la radio y los aparatos electrónicos desactivados. Solo si observaba al *25 de Mayo* debía romper el silencio y alertar sobre su posición. Tenían orden de atacarlo aun fuera de la zona de exclusión para eliminar su amenaza.

Para los británicos, el portaviones era una presa deseada por su grupo aéreo embarcado, los ocho A-4Q Skyhawk —aunque el 9 de mayo serían trasladados a la Base Espora y luego, a la base de Río Grande—, los seis aviones antisubmarinos Tracker y los seis helicópteros, pesados y ligeros, que transportaba. Temían que pudieran utilizarlo para una acción ofensiva. Pero la Armada ya lo había resguardado. El limitado sistema de propulsión del *25 de Mayo*, del año 1945, que restringía su velocidad máxima a 18 nudos y también su capacidad operativa, lo volvía vulnerable a la acción de los tres submarinos nucleares que lo rastreaban. Después del hundimiento del *Belgrano*, la flota de mar había decidido replegarlo a aguas poco profundas de la zona del Golfo San Jorge.

A la cuarta hora de vuelo divisaron la costa del continente. Hutchings, con sus visores nocturnos, pudo observar un resplandor. Mientras se acercaba, lo sorprendió una llama de gas incandescente de una torre que emergía del mar. Se veían las luces rojas que destellaban en la niebla. Supusieron que era una plataforma petrolera marina. Hutchings lamentó que el detalle no estuviera marcado en el informe de inteligencia ni en las imágenes satelitales de Estados Unidos, que solo alcanzaban hasta las aguas costeras de Río Grande. Viró hacia el sur para evitar la plataforma petrolera y advirtió edificaciones sobre la costa que tampoco estaban en la cartografía. Una densa niebla los cubrió. Estaban entrando al continente.

El destructor *Bouchard* los detectó en su radar de aire por sonido e imagen. Había otra intrusión del enemigo, como había sucedido treinta y cuatro horas antes. No se trataba de tres elementos en que avanzaban en V; se podía ver su desplazamiento hacia el oeste. A las 4:26 el helicóptero traspasaba la costa. Se informó al *Piedrabuena* del hallazgo y a la base de Río Grande para consultar si era una aeronave amiga, pero luego de una demora en la comunicación desde la base lo negaron. Veinte minutos después había perdido el eco y supusieron que la aeronave había descendido a tierra cerca de la Ruta 3.

Las luces de la base de Río Grande se apagaron. Alerta roja. Sobre la bahía San Sebastián había un depósito de combustible que suministraba nafta especializada para los aviones de la base. Podría ser objetivo de la intrusión. Las patrullas terrestres de infantes de Marina salieron hacia la zona norte para rastrillar las estancias. Los helicópteros se lanzaron a la búsqueda. La artillería antiaérea esperó un ataque desde el mar. Había confusión. Cuando se observaba la luz de un auto en una zona apenas elevada de la Ruta 3, pensaban que podría ser el helicóptero. No tenían claridad de lo que estaba sucediendo, pero estaban seguros de que el enemigo había entrado al continente.

Cuatro millas tierra adentro, el piloto del Sea King estaba perdiendo referencias visuales y sintió que en cualquier momento podría perder el control de la aeronave. Ya no veía el suelo. Decidió aterrizar en el pastizal. Afuera el aire estaba espeso por la niebla y adentro se advertía la tensión del grupo. El jefe del Escuadrón B se acercó a la cabina de la tripulación y se colocó entre los asientos. Le pidió a Alan Bennet que le mostrara las coordenadas del TANS. Según el sistema de navegación estaban a 19 millas terrestres de la base, cinco más arriba del plan original. Legg lo contrastó con el mapa que había dibujado. No confiaba en la posición del TANS. Suponía que estaban más al norte todavía. Desde que habían entrado al continente por la bahía San Sebastián, a 60 millas, no podrían haber cubierto semejante distancia volando en forma lenta y en tan poco tiempo. Bennet verificó el TANS y aseguró que estaban a 30 millas terrestres de la base. Era el área de la estancia La Sara, propiedad de la familia Braun Menéndez. No estaba marcada en la carta náutica, pero Legg la tenía en su mapa como vía de escape.

Si esto era cierto, la patrulla debía caminar 50 kilómetros. La marcha sería mucho más comprometida, sobre todo porque Legg percibía que habían sido detectados. Creyó ver unas luces a 200 o 300 metros, que, supuso, podrían ser de un auto. Sin embargo en el mapa que le mostraba Hutchings no había ningún camino cercano. También vio un resplandor; podría ser una bengala iluminada en la niebla. Estaba convencido de que la operación había perdido sorpresa y podrían ser emboscados. A cada segundo sentía la inminencia de un ataque. No convenía estar más tiempo en el lugar. El suelo estaba cubierto de escarcha, el viento helado atravesaba el aire y la oscuridad era total.

Un miembro de la patrulla que había saltado a tierra pudo corroborarlo.

El piloto le insistió a Legg que la posición era la del plan de aterrizaje original. Para hacerlo más gráfico, Bennet trasladó el dedo desde las coordenadas del TANS hacia el pequeño mapa. Legg no podía apreciarlo en la oscuridad. Hutchings intentó convencerlo de que se quedara en tierra y ordenara el descenso del resto del comando. El Sea King se mantenía con los motores encendidos. Hutchings quería levantar vuelo e irse.

Legg miró las caras de sus subordinados, todos a la expectativa, esperando su decisión, en silencio. El soldado del SAS, al ver que el resto no bajaba, subió al helicóptero. Legg volvió a revisar su mapa. Dedujo que la marcha hacia la base les demandaría entre diez y doce horas. Caminarían a la luz del día en territorio enemigo, sin tener precisión de hacia dónde ir, sin saber dónde ocultarse. ¿Cuánto tiempo podrían estar sin ser atacados? Cualquier tipo de enfrentamiento expondría la inferioridad de sus fuerzas. O se rendían o morían en combate. No habría otras opciones, y las dos eran malas. Legg se sentía sacudido internamente. Trató de pensar en frío. Hasta que tomó la decisión de ir al segundo punto de desembarco. Desde esa posición, con mayor conocimiento del territorio, podrían marchar hacia la base. Tendrían mejores chances, se convenció. Legg le dijo a Hutchings que despegara. Era el capitán, tenía mayor graduación, la tripulación estaba a su cargo. La misión no se abortaba. Se iniciaba desde otro punto, le explicó.

El rastrillaje de los infantes de Marina con movimientos reticulados sobre cada metro de las estancias del norte y del sur de Río Grande continuaría. Exploraron cascos, galpones, hondonadas, recorrieron la Ruta 3 de sur a norte y de norte a sur, patrullaron el pueblo, la proximidad a la base, todos los círculos de la probable amenaza, cercana, mediana y lejana. En el *búnker* creían que se trataba de una patrulla que luego guiaría, con una radio baliza de

guía satelital con VHF, el aterrizaje de aviones, que podía ser inminente. La patrulla podría acercarse hacia la base. ¿Se podía instalar un equipo de observación a 500 o 700 metros de la pista? Era una posibilidad, no la descartaban.

El Sea King despegó con vuelo bajo, pero enseguida tuvo que tomar más altura para salir de la niebla. El radar del *Bouchard* volvería a detectarlo. Y a poco de elevarse, el copiloto Bennet percibió una fuerte señal del radar de vigilancia AN/TPS 43 de la base de Río Grande, que tenía un rango de detección de 200 millas. Dio la alerta a Hutchings. Podrían ser impactados. El tercer miembro de la tripulación, Peter Imrie, tomó el balde con papeles plateados, el sistema de *chaff*, y lo lanzó al aire. El segundo punto de desembarco ahora quedaba descartado. Volarían hacia Chile. Ya estaban a mucho más de 20 millas de la base. Superaban el alcance de la artillería controlada por radar. Hutchings confiaba en que observarían que la aeronave se alejaba y entonces la amenaza se reduciría. Ya estaban cruzando la frontera. El Sea King ascendió sobre la sierra de Carmen Sylva. Después Hutchings les dijo a los dos tripulantes que tiraran las armas sobre las aguas del estrecho de Magallanes para no aterrizar armados. Legg, en cambio, les ordenó a los suyos que no tiraran nada. Ellos debían continuar la misión. Hutchings le preguntó dónde quería descender. Todavía conservaba el mal humor por el cambio de planes. Legg decidió el aterrizaje en la playa de la bahía Inútil, que tenía acceso por tierra a la Argentina. No quería cruzar del otro lado del estrecho porque después sería más difícil regresar al este por el agua.

Cuando descendieron, Legg le ofreció a la tripulación sumarse a la marcha con el Escuadrón B. Hutchings no veía ninguna ventaja en quedarse con ellos. Desechó la oferta y recibió dos explosivos plásticos C para quemar el Sea King, aunque el plan original de Hutchings era hundirlo. Se desearon lo mejor.

El helicóptero despegó, cruzó el estrecho de Magallanes y llegó a la zona de Agua Fresca, al sur de Punta Arenas, Chile. Aterrizó en la laguna. Todavía no había amanecido. Los copilotos empezaron a golpear el fuselaje con el hacha para agujerear el Sea King e intentar hundirlo, pero continuó a flote. Hutchings despegó otra vez para salir del lugar, pero la falta de luz hizo que golpeara contra un médano y ya no pudo moverlo más. El Sea King quedó

encallado. Quedaría allí. Le tiró nafta, dejó los explosivos plásticos adentro y se alejaron. Dos minutos después, el helicóptero estalló. Se fueron.

Ahora la patrulla del capitán Legg estaba a 35 millas de la frontera argentina, y luego de atravesarla les restarían otras 30 millas hasta la base de Río Grande. Un viento fuerte, con agua nieve, les cruzaba la cara. Eran las cinco de la mañana del 18 de mayo, quizá un poco más tarde. Aunque no tenían certeza de la ubicación, la tensión se había reducido. Ya no se encontraban en territorio enemigo. Legg estaba más aliviado. Se recostaron diez minutos en tierra y salieron a caminar. Pronto comenzaría a clarear.

Después de algunas horas, cuando cruzaban un bosque, uno de los soldados avisó que se sentía enfermo. Lo atribuía al tiempo de demora en el océano, a la espera del rescate. Le dolía la garganta y tenía el cuerpo afiebrado. Legg llamó a la base de Hereford con el teléfono satelital en busca de orientación. Le respondieron que necesitarían tiempo para resolver cómo sacarlos de ese lugar y reubicarlos. La patrulla no sabía cuál era su exacta posición geográfica. Se quedaron entre los arbustos, sin moverse por dos días, a la espera de que el enfermo mejorara con los medicamentos.

Legg ya empezaba a dudar de que pudiesen completar la misión. Por momentos pensaba que, cuando aterrizó en Argentina, debería haber marchado hacia la base. Ahora, en cambio, estaban mucho más seguros en medio de la nada, pero sin ninguna utilidad, mientras la guerra continuaba. Empezó a sentir una sensación de culpa por el probable fracaso. Después retomaron la marcha. Caminaron un día y otro, ya se notaba la falta de fuerza. Las raciones de comida escaseaban. Legg llamó otra vez a Hereford. En la base del SAS, al no tener más noticias de la patrulla, creyeron que habían sido capturados. Su interlocutor le hizo preguntas de seguridad: «¿Cómo se llama tu esposa?», dijo. Después les avisaron que el Sea King había sido encontrado y que las tropas argentinas los estaban buscando. Legg pidió que les lanzaran comida desde el aire antes de que llegaran a la frontera.

Capítulo 11

El círculo envolvente

El día de la destrucción del Sea King en Chile el almirante Fieldhouse presentó en el gabinete de guerra el plan de desembarco en las Malvinas. La *Operación Sutton* era inminente.

Al menos siete patrullas del SAS y del SBS ya se habían infiltrado en las dos islas para reconocer las guarniciones, el despliegue de tropas, las trincheras, la infantería de línea. También habían planificado ocultarse en Puerto Argentino para un ataque comando, pero temieron que el fracaso de la operación se convirtiera en un estandarte de su propaganda bélica. Camuflados entre arbustos, los comandos transmitían breves mensajes en clave para no ser detectados por equipos de comunicaciones. Los pelotones del SBS lo hacían desde las costas.

Gran Bretaña ya había restringido casi por completo la operatividad de las tres bases aéreas de las islas. Las pistas de Puerto Argentino y Puerto Darwin habían sido bombardeadas y la Base Calderón tenía un funcionamiento limitado después del ataque del SAS y posteriores bombardeos de Sea Harrier. Solo quedaban en funcionamiento helicópteros Puma, Chinook, y algunas unidades de Pucará y Aermacchi.

El almirante Fieldhouse, el comandante de la flota Woodward y el jefe de las fuerzas terrestres, el general Julian Thompson, habían analizado a mediados de abril en la isla Ascensión las alternativas para el desembarco. En un primer momento se pensó en un posible asalto anfibio directo sobre Puerto Argentino y después en la alternativa de concentrar las tropas en bahía Stevelly, al oeste de la isla Gran Malvina, aunque parecía un sitio demasiado lejano. Finalmente, no sin reparos logísticos, se decidió por bahía San Carlos, en la isla Soledad, a 105 kilómetros de Puerto Argentino. La distancia no era el único obstáculo; también lo era el apretado margen de las aguas del estrecho: daba poco espacio de maniobra a las naves frente a los ataques aéreos enemigos.

A fines de abril, el gabinete de guerra había aceptado la proposición: bahía San Carlos. Faltaba saber si el área estaba minada. Una patrulla del SBS no había descubierto indicios. Woodward ordenó al capitán de la fragata

Alacrity que atravesara el estrecho de sur a norte para corroborarlo y verificara también la existencia de baterías de artillería pesada en las costas.

El 10 de mayo, en su incursión nocturna, *Alacrity* impactó sobre el *ARA Isla de los Estados*, un buque de la marina mercante que distribuía armamento y víveres a las tropas. Lo hundió. Murieron veinticinco tripulantes. Un capitán y un marinero fueron los únicos dos sobrevivientes al naufragio. El submarino *ARA San Luis* lanzó sus torpedos sobre el *Alacrity* a la salida del estrecho, pero se cortaron los cables de transmisión de datos y el disparo falló. El *San Luis* era el último submarino argentino en la zona de exclusión. Luego navegó hacia la base de Mar del Plata y no volvió a salir. El *Santa Fe* había quedado semihundido en Grytviken, en las islas Georgias, luego de que fuera impactado por misiles desde dos helicópteros.

Las aguas de la bahía San Carlos estaban despejadas. La superioridad británica sobre el mar en torno a Malvinas ya estaba establecida.

Woodward decidió la maniobra para las primeras horas del 21 de mayo. El comandante naval se mantenía en el *Hermes*, alejado de las islas, en contacto con los capitanes de cada barco, que le reclamaban que acercara al portaviones a por lo menos 45 millas náuticas de la costa. De este modo, los Harrier necesitarían menos combustible para ir y volver del estrecho y serían más eficaces para patrullar en el aire. Pero Woodward se aferraba a su propia pesadilla: si se perdía el *Hermes*, la guerra terminaría. Había previsto la construcción de una pista de aterrizaje en San Carlos para el uso de las patrullas de combate.

En la noche del 19 de mayo ocurrió una tragedia.

Un Sea King que trasladaba al Escuadrón D del SAS al barco de asalto *HMS Intrepid* cayó al mar. Veinte de ellos no pudieron ser rescatados y desaparecieron. Ocho lograron sobrevivir. La mayoría de ellos ya había caído dos veces de dos helicópteros en la ocupación de las Georgias, y también habían operado sobre la Base Calderón, en la isla Borbón. La versión oficial mencionó la intrusión de un ave, un albatros, que se enredó en el motor. Su veracidad fue discutida. El albatros no es un ave nocturna. También se informó sobre una falla mecánica, pero las causas quedaron envueltas en la nebulosa. Fue la peor tragedia del SAS desde 1945.

El 20 de mayo, día anterior al desembarco, una densa niebla gris cubrió la costa. Se llegaba a la fase más crítica, el momento de mayor vulnerabilidad: la aproximación a tierra. La Fuerza de Tareas realizó distintas maniobras de distracción. Tres Sea Harrier atacaron depósitos de combustible en la guarnición militar de la bahía Fox, también se intentó una infiltración de

comandos al oeste de Puerto Argentino y se cañoneó sobre Puerto Darwin. Por la tarde, un Hércules C-130 que no pudo aterrizar sobre Puerto Argentino por las ráfagas de viento lanzó dieciocho bultos con ropa para los soldados en la bahía Fox.

Ese día, una formación de destructores, fragatas, buques de asalto y cerca de dos mil soldados británicos fueron trasladándose desde el transporte *Canberra* hacia otras naves. Se preparaban para acceder al estrecho. Las tripulaciones estaban en sus puestos de combate, esperando el fuego enemigo, que no llegaba. Los capitanes desconfiaban: ¿Por qué no disparan? ¿Esperan que avancemos para emboscarnos? Crecía la tensión. La posibilidad de perder las tropas en los barcos los traumaba.

A las cuatro de la madrugada del 21 de mayo de 1982, entre la niebla y la llovizna, descendió a tierra el Regimiento 2 de Paracaídas e inició una marcha de 15 kilómetros hasta la cima del monte Sussex. No encontraron enemigos. La costa parecía asegurada. Otros barcos de asalto fueron llegando a la bahía. San Carlos era un pueblo de pocas familias. Al amanecer, algunos soldados fueron recibidos con café.

Una patrulla del SAS, apoyada por helicópteros Sea King, atacó con morteros la guarnición militar de Puerto Darwin en la madrugada del desembarco. Fue un plan conjunto. Las patrullas adelantadas golpearon sobre distintas posiciones argentinas para cubrir el desplazamiento logístico. Y los cañones de un Harrier destruyeron un helicóptero Chinook del Ejército situado en tierra, cerca de monte Kent, a fin de impedir que transportara soldados para combatir en la zona de San Carlos. Un contrataque, apoyado con fuego aéreo, sobre tropas todavía desorganizadas —cuando recogían pertrechos, municiones, y se instalaban en la cabecera de playa—, podría haber provocado un daño inestimable. Pero no hubo contrataque.

La alerta a Puerto Argentino del desembarco la daría el teniente Carlos Esteban, a cargo de un pelotón de sesenta y seis hombres del Regimiento 25. Habían llegado el día anterior a Fanning Head, un peñón de 234 metros, a nueve kilómetros de San Carlos. Desde ese puesto de observación, entre la niebla, un subteniente adelantado vio las naves y se logró dar aviso temprano, pese a que las baterías de la radio ya estaban casi congeladas. El pelotón, que tenía dos cañones y dos morteros, mantuvo el fuego desde las ocho de la mañana, cuidando las municiones, frente al fuego de los comandos de SAS y SBS. También los bombardeaban desde una fragata y tenían el ruido de los helicópteros sobre sus cabezas. En el combate, los británicos perdieron tres helicópteros de reconocimiento Gazelle, que carecían de protección blindada.

Uno se incendió, otro aterrizó averiado y el tercero se hundió en la bahía. Un capitán británico les pidió la rendición por altavoz en español a las tropas argentinas, pero estas sostuvieron el ataque durante todo el día y luego se replegaron en una caminata de cuatro días hacia Puerto Argentino. Otra sección de soldados del regimiento fue cercada en un galpón y la madrugada siguiente fue rodeada por las tropas enemigas, con el agua a sus espaldas. Se rindieron. Los encerraron en un esquiladero de ovejas.

A las diez de la mañana del 21 de mayo un aviador, el teniente Owen Crippa, con la información del desembarco británico, despegó de Puerto Argentino con un Aermacchi rumbo al oeste. Era una misión solitaria. No pudo acompañarlo otro Aermacchi, tenía la cubierta desinflada. Cuando superó un cerro del sector norte de San Carlos, Crippa vio debajo acciones de combate, un helicóptero argentino derribado por dos Harrier incendiándose y a tropas de infantería corriendo por el campo.

Siguió volando y se encontró con al menos doce buques, decenas de helicópteros y lanchones. Quedó estremecido por la magnitud de la maniobra militar en la playa. Observó la descarga de tropas y de material logístico, y también un helicóptero Sea Linx vigilando desde 300 metros de altura. Crippa llegó a verle la cara al piloto. A punto de gatillar sobre su aeronave, divisó una fragata tipo 22, el *HMS Argonaut*. Repentinamente, pasó a cuatro metros del Sea Linx y avanzó en picada hacia su nuevo objetivo. Pensó que con los cañones y cohetes no lograría hundirlo, pero podría anular su sistema de comunicación y dejarlo indefenso, fuera de combate. Ese fue su objetivo. Disparó sobre las antenas y el puente de comando. Tuvo que recobrar su avión para no estrellarse contra la nave y luego escapó a baja altura, entre otros buques, para salir de la península. Se había metido en la boca del lobo para protegerse y que nadie pudiera dispararle. Esperaba los proyectiles cuando atravesara el último barco y, mientras aceleraba, puso la mano en el anillo del asiento eyectable, en previsión del impacto. Todavía no había dado aviso a Puerto Argentino de lo que había visto. Desde la plataforma de desembarco *HMS Fearless* le dispararon un misil. Vio la estela que se aproximaba y giró para esquivarlo. Casi impacta contra un helicóptero en la huida. Luego se planchó al piso en una zona de valles para salir del área crítica y a las 10:45 aterrizó en Puerto Argentino. Comunicó la novedad. Las había contado: eran catorce naves.

El Comando de Defensa ya estaba advertido desde el día anterior de los movimientos navales británicos; supusieron que sería una maniobra de

distracción, el preludio de un ataque por mar sobre la capital de las islas. En ese momento se dio aviso a las bases aeronavales del continente.

Las condiciones climáticas en la base de Río Grande complicaban las salidas aéreas. Las ráfagas de vientos transversales, el hielo sobre la pista, las pocas horas de luz diaria —anochecía incluso una hora antes que en Malvinas— eran variables meteorológicas que restringían las operaciones. La información que llegaba al *búnker* sobre las posiciones enemigas también era exigua y, por la demora que implicaba llegar al punto dato, esas posiciones resultaban fluctuantes. Desde que se decidía la salida, el avión despegaba, se abastecía en vuelo y alcanzaba las islas, pasaba alrededor de una hora y media.

Los Harrier disponían de mayores ventajas. Su plataforma de despegue estaba a una distancia variable del estrecho San Carlos, entre 50 y 80 millas náuticas, y los controladores de los buques le informarían la posición de los aviones argentinos que llegaran a la zona de combate; los cazas británicos los perseguirían en su retirada.

Poco después del mediodía del 21 de mayo irrumpieron sobre el cielo del estrecho las primeras oleadas de aviadores de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval que habían despegado de las bases de Río Grande, Río Gallegos y San Julián. A partir de ese momento y durante seis horas, el estrecho se convirtió en un «corredor de bombas». La última, que había quedado atascada en una fragata, explotaría al atardecer y el buque se hundiría a la mañana siguiente.

El costo del combate para impedir el desembarco fue alto —en cincuenta y cuatro salidas desde las bases aeronavales, la Fuerza Aérea perdió nueve aviones y la Armada tres.

Para Gran Bretaña también sería una jornada de daños severos. Fue hundido el *HMS Ardent*, el *Broadsword* quedó averiado, y también serían dejados fuera de combate el *Argonaut*, el *HMS Antrim* y el *Brilliant*. Tres Sea Harrier y un Sea King fueron derribados, además de los tres helicópteros Gazelle.

Pero, aun con la resistencia aérea, las tropas británicas pudieron continuar su descenso. Por la noche, al menos tres mil soldados tomaron la cabecera de playa, todavía a la espera de un contrataque terrestre que nunca llegaría.

La Fuerza de Tareas no había tenido más noticias de los Super Étendard después del impacto contra el *Sheffield*. Desde aquel día, los Neptune mantuvieron la exploración por el sureste de las islas, pero Woodward ya había alejado la flota. Faltaban blancos. Después los dos aviones empezaron a reducir su prestación por fallas mecánicas. Consumían aceite en exceso. Nunca los habían exigido con tanta frecuencia e intensidad como en los últimos dos meses. En tiempos de paz, el Neptune entraba a taller con regularidad y le realizaban las inspecciones correspondientes, cada doscientas, quinientas o mil horas. Su mantenimiento requería más trabajo que el de un avión nuevo. Por cada hora del SUE en el aire se requerían cuatro horas de revisión. El Neptune necesitaba de diez horas de mantenimiento por hora de vuelo. Y en cada salida volaba entre siete y nueve horas, en condiciones límites de combustible y meteorología.

Un Neptune había dejado de volar el 12 de mayo. El otro, el 15. Fueron llevados al taller de la Base Espora para hacerles reparaciones. Sus ausencias resintieron las misiones de los SUE. Poco después se intentó ponerlos otra vez en el aire. El Comando de Aviación Naval ordenó la planificación del minado de la boca norte del estrecho San Carlos y las tripulaciones volaron a la Base Espora para hacer prácticas de lanzamiento de minas con el Neptune. La explosión de una sola mina complicaría el libre desplazamiento de las naves británicas. Esta posibilidad los entusiasmó.

Las minas marinas magnéticas —medían dos metros cuadrados— debían ser arrojadas al fondo de las aguas. Cada avión podía transportar hasta cuatro. Cuando una superficie de hierro —un barco— atravesaba a la mina por encima, se activaba un mecanismo magnético que la hacía explotar.

La mina podía regularse y programar su explosión con un contador. Se podría dejar pasar tres barcos y hacerla detonar al cuarto. Su efecto sobre la flota enemiga sería letal. Apenas explotara la primera mina, las fragatas dejarían de navegar por el estrecho. La posibilidad de que hubiera más minas generaría pánico, como suele suceder en los campos minados. Esa era su ventaja. La mina rompía el esquema. Los obligaría a retroceder.

El lanzado sobre el agua requería absoluta precisión. Las tripulaciones no estaban habituadas a ensayarlo. Se debía volar rasante, a 30 metros de altura, y calcular por reloj el tiempo y la distancia de lanzamiento.

Después de horas de práctica para probar sistemas, el entusiasmo inicial se fue diluyendo. El cálculo de probabilidad de éxito era bajo. Y si la efectividad de la operación era a todas luces incierta, la única certeza para la

tripulación era que aquellos que despegaran no regresarían. Para un avión sin defensas, eran misiones suicidas y probablemente inocuas.

Los dos aviones Neptune que habían participado en el salvataje de los náufragos del crucero *Belgrano* y habían detectado al *Sheffield* quedaron definitivamente fuera de servicio luego de cincuenta y tres salidas y cuatrocientas veinticinco horas de vuelo desde el 23 de marzo.

Los pilotos del Electra reemplazaron la búsqueda de superficie del Neptune, pero este avión no contaba con equipos de contramedidas electrónicas; también podía convertirse en blanco fácil de los buques.

La información sobre la flota británica comenzó a llegar desde la estación radar aire móvil AN/TPS-43, enmascarada en el terreno. Cada vez que detectaban la proximidad de un avión que volaba en dirección a su posición, apagaban y encendían varias veces el radar para evitar ser localizados. Los operadores observaban que, cuando un Harrier se alejaba después de bombardear sobre las islas, el radar perdía el eco en determinado punto, en una distancia compatible con su autonomía de vuelo. Esta desaparición del eco los hizo suponer que descendía sobre una embarcación. «Abajo tiene que haber algo», dedujeron. Podía ser un portaviones o un transporte de aeronaves.

El AN/TPS-43 podía detectar el vuelo de un avión a 200 millas de distancia. De inmediato, los radaristas daban aviso al Centro de Información y Control y este transmitía el blanco a las baterías de defensa aérea. Cuanto mayor fuera la distancia de detección mayor era el margen de reacción disponible para disparar, aunque era difícil que las baterías lograran impactar sobre el avión con un cañón, aun cuando tuvieran un radar de control de tiro.

El 21 de mayo, desde el CIC comenzaron a informar a Comodoro Rivadavia la altitud y la distancia en que desaparecían los aviones del radar de Malvinas. Lo hacían por radio o teléfono, generalmente con soldados correntinos que hablaban guaraní, para evitar que las comunicaciones fuesen decodificadas.

Las novedades llegaron al *búnker*. El 22 de mayo las condiciones meteorológicas no fueron buenas. Se detectaron pocos vuelos británicos. El 23 los radaristas ya tenían elaborado un ploteo, un dibujo envolvente que precisaba la ubicación de los descensos. Los vuelos desaparecían siempre en el mismo lugar. Dentro de esa «envolvente», se presumía, estaba la plataforma de aterrizaje. El Neptune ya no podía volar para verificarlo.

Se decidió el ataque a esa posición, a ese punto dato.

El 23 de mayo despegaron desde la base los pilotos Roberto Agotegaray y Juan José Rodríguez Mariani. Era el tercer despegue de los Super Étendard a veintitrés días del inicio de las acciones bélicas. El primero había sido el del comandante Colombo, con su numeral Machetanz. El segundo fue el de Bedacarratz-Mayora, que había hundido al *Sheffield*.

En esta tercera misión despegaron a las tres de la tarde; cuarenta y cinco minutos después recibieron combustible desde el Hércules KC-130, y desde la milla 130 se pegaron al mar hasta la milla 55. Emitieron radar, pero ninguno de los dos pilotos vio un eco en su pantalla, ni en la milla 38 ni en la 23 encontraron ninguna referencia del supuesto blanco. Regresaron a la base.

Esa misma noche, los dos Exocet volaron a la Base Espora para su revisión técnica. Y al día siguiente fueron devueltos a Río Grande.

La mañana del 25 de mayo de 1982 los pilotos se levantaron y desayunaron como cada día. Se pusieron el traje de goma, participaron de la formación militar de ceremonia y un rato después Colombo les informó sobre una posición determinada. Existía la posibilidad de una misión.

El turno era para la dupla del capitán Roberto Curilovic y su numeral, el teniente de navío Julio Barraza. Se habían adiestrado un año en Francia. En sus inicios en la Escuela de Aviación Naval, Curilovic había volado un avión T-28 a hélice. Su primer vuelo. «Esto no va a ser para mí», había comentado cuando salió de la cabina.

Se puso en marcha la rutina, las tareas de prevuelo en la sala del hangar, el mapa sobre la mesa. Curilovic pidió al resto de los pilotos que fumaran afuera. «A partir de ahora, acá adentro no se fuma más», dijo. La llegada de cada blanco generaba tensión. Había mucha gente trabajando en la sala, el personal de Operaciones, Meteorología, Comunicaciones. Un rato después sonó el teléfono de pared. Colombo informó las coordenadas del probable blanco. Curilovic pidió un Hércules para las once de la mañana. Lo encontrarían mar adentro, a la altura de Puerto Deseado, para el traspaso de combustible.

Ya eran las diez. Cada piloto se subió a su avión y prepararon el instrumental para el despegue. Esperaron la orden, pero se demoraba. Hasta que les avisaron que el Hércules estaba en operaciones. Lo podrían interceptar en las coordenadas previstas a las tres de la tarde. No antes.

Barraza descendió del Super Étendard, fue al comedor y comió un plato de guiso. Curilovic no tenía hambre. Prefirió hacer tiempo y no comer. Se sentó en la sala del hangar. Allí recibió una nueva información desde el

búnker. En la entrada del estrecho San Carlos había dos buques «piquete», uno de clase 42 y otro de clase 21, dispuestos para detectar aviones con sus radares y dispararles en su aproximación al este. «La trampa de misiles». Era un nuevo escudo de protección para la Fuerza de Tareas.

Los pilotos habían decidido que no volarían en línea directa. El *Sheffield* había sido hundido desde una incursión por el sur. El nuevo diseño de vuelo sería desde el norte, ingresando por un lugar inesperado para la formación de buques. Después de la hora del almuerzo despegaron.

Sin coordinación previa con la Aviación Naval, los aviones de la Fuerza Aérea comenzaron a atacar al norte de la isla Gran Malvina. Las bombas cayeron sobre el *Coventry*.

Al momento del ataque, los Super Étendard cargaban combustible en el horario previsto tras casi una hora de vuelo. Ya no había diálogo entre los pilotos. El Hércules solo les corrigió las coordenadas. El radar de Malvinas había transmitido una nueva posición. Continuarían el vuelo con el perfil previsto, 20 mil pies, a seis mil metros de altura, hasta llegar a las 150 millas y después bajar a 60 pies, 20 metros por encima del mar, y seguirían rumbo al blanco, como indicaba la doctrina.

Los aviones iban casi pegados. Entre uno y otro habría cien metros de distancia lateral. Volaban en línea y en silencio. No tenían nada que decirse. Ya sabían dónde estaba el objetivo, cuándo debían descender a ras del mar, cuándo trepar en altura, cuándo emitir radar, cuándo lanzar los misiles.

A 55 millas del blanco, Curilovic miró a la cabina de Barraza y le hizo una seña. Arriba. Treparon en altura y emitieron radar. Fueron tres barridos. Y allí estaban. En la pantalla aparecieron los buques. Vieron tres ecos. Se sintieron seguros. Pero desde esa distancia no podían disparar. Volvieron a bajar, a pegarse al agua hasta llegar a la milla 35. Fue un minuto, quizás un minuto y medio más de vuelo a máxima potencia, y subieron otra vez hasta 400 pies, 120 metros de altura. A partir de entonces ya podían realizar el lanzamiento. También estaban expuestos al alcance de un misil enemigo. Había que ver quién lanzaba primero, como en un duelo de *cowboys*.

Volvieron a emitir con el radar. En la pantalla de Curilovic aparecieron dos ecos chicos y uno más grande. Con el radar abierto, avisó a Barraza. «Top al mayor», le dijo. No tenía tiempo de sentir nada. En ese momento, cada segundo que se perdía era una concesión. Un segundo menos para él, un segundo más para el enemigo. El SUE ya estaba en condiciones de ser impactado con misiles desde los buques, pero si no había sido interceptado

por un radar en la trepada de la milla 55 era improbable que lo detectaran y dispararan en la segunda, en la milla 27.

Los destructores británicos tenían el Sea Dart como defensa antiaérea, un misil diseñado para batir blancos de hasta 40 millas en altura. El sistema de defensa funcionaba así: el radar detectaba el eco de la aeronave enemiga y el operador daba autorización para el disparo automático del misil. Si era un avión que volaba en altura, lo iba *trackeando* en la pantalla, lo seguía, lo miraba, no le perdía pisada, y, cuando se aproximaba, le apuntaba y lo enganchaba con el radar de control de tiro. Apretaba el botón y disparaba. Este era el procedimiento contra aviones que transportaran armas convencionales, que debían sobrevolar las unidades para lanzar sus bombas, u otros que volasen en altura.

Pero el sistema de defensa antiaérea tenía menos opciones para parar aviones que lanzaban misiles Exocet a distancia. Solo el *chaff* podría engañar su dirección, o los misiles Sea Wolf, para defensa puntual, contra blancos que se aproximaban, aunque cuando los detectaban ya tenían el misil encima del buque.

En la milla 33, Curilovic llevó la alidada sobre el eco mayor que aparecía en pantalla. Pero no disparó. Siguió volando. El radar quedó enganchado sobre el blanco y comenzó su comunicación con el misil. Le dio entrada. Curilovic lanzó a 23 millas de distancia al top mayor. La computadora informó al misil adónde debía dirigirse. El misil se desprendió del ala en caída libre, 660 kilos hacia abajo. Luego encendió su motor y se desplazó hacia su blanco. Barraza también disparó. Luego colocaron el avión a máxima potencia y giraron a ras del agua para alejarse de la zona de operaciones.

Curilovic vio el sol y los dos misiles en el aire; se quedó mirándolos, atraído por su vuelo. Después empezó a establecer la frecuencia para la comunicación con el Hércules. Aunque con lo que aún tenía en el tanque podría llegar a Puerto Deseado, prefería regresar a Río Grande para concentrar la logística en la base. Pero necesitaba combustible. El piloto del Hércules le indicó la posición donde lo encontraría. Cuando empezó a cargarla en la computadora, se encendió la alarma de detección de señal radar en su indicador. Estaba siendo iluminado por un radar: lo habían detectado. Lo estaban viendo. Dejó de operar sobre la computadora. En ese segundo supuso que podría ser un Sea Harrier. Sintió angustia e incertidumbre, hasta que vio el avión de Barraza listo para formarse y alinearse junto al suyo.

Barraza hizo un gesto con el dedo en alto, señal de que la misión había estado bien. Curilovic dedujo que la señal radar detectada correspondía al

Super Étendard de su piloto numeral.

Arriba, en el cielo, todavía había luz cuando encontraron al avión tanque. Pero abajo ya era de noche. El piloto del Hércules no le dijo nada. Ninguna información desde tierra. Nadie sabía qué había ocurrido con los dos misiles.

A las 6:10 de la tarde aterrizaron en Río Grande.

Habían volado casi cuatro horas para cumplir la misión. Fueron a la sala del hangar a esperar novedades. Dejaron la radio BBC encendida.

Capítulo 12

«¿Acaso este maldito día no acabará nunca?»

Los restos del Sea King calcinado sorprendieron a un pescador que caminaba la zona de Agua Fresca, sobre la orilla de una laguna. Llamó por teléfono a los carabineros. A la mañana siguiente, un fotógrafo del diario *La Prensa Austral* retrató al helicóptero desde arriba junto a una retroexcavadora. Querían enterrarlo. La Fuerza Aérea chilena había acordonado el área. Cuatro agentes civiles le pidieron que entregara la cámara o el rollo, pero el fotógrafo se encerró en su auto, retuvo el material y luego lo reveló en el diario. La foto del Sea King sería el primer registro de la presencia militar británica en Chile durante la guerra.

El general Matthei, que había pedido discreción, se preocupó. Sidney Edwards le aseguró que no había sido alertado de ningún vuelo. Después recibiría instrucciones desde Northwood. Debía explicar que el Sea King estaba en una misión de reconocimiento de rutina en el Atlántico Sur, que la aeronave se había quedado sin combustible en medio de una meteorología adversa y habían realizado un aterrizaje forzoso. Y que, como supusieron que estaban en territorio argentino, intentaron destruirla. Matthei preguntó al agente británico dónde estaba la tripulación. Probablemente Edwards no lo supiera.

Aunque Chile presentó una protesta formal a Gran Bretaña, intentó reducir la gravedad del incidente, que desmentía su supuesta neutralidad. El helicóptero caído dejaba expuesta su colaboración. Chile no podía explicar dónde estaban los tripulantes ni porqué el radar de Punta Arenas no había interceptado su vuelo. Matthei ofreció garantías a los pilotos para que se entregaran, pero pasaron los días y no se informaba su aparición.

Después de incendiar el Sea King, los tres hombres se habían ocultado en las inmediaciones del río de los Ciervos, nueve kilómetros al sur de Punta Arenas. El ruido del helicóptero que los buscaba les zumbaba encima. Se habían comprometido a desaparecer durante siete días, hasta que la patrulla del SAS realizara su acción en la base de Río Grande. Durante el día se quedaban quietos, por la noche avanzaban hacia el norte. Una semana después pasaron frente a un cuartel regional de carabineros y se identificaron. No se necesitaba mucho para saber quiénes eran. Las autoridades militares los

condujeron en avión a Santiago de Chile. En la embajada británica Edwards les pidió que se presentaran a la prensa y dieran las explicaciones que reclamaba Chile. Estaban los tres hombres de la tripulación sentados en una mesa con una bandera británica frente a un grupo de periodistas y fotógrafos. Hutchings, con saco y corbata, leyó un comunicado con la versión de Northwood. No se permitieron preguntas. Después, la embajada, con la ayuda de Chile, les dio pasaportes con identidades falsas y al día siguiente volaron a Gran Bretaña. Dos empleadas de la sede diplomática simularon ser sus esposas y viajaron con ellos.

Todavía quedaban interrogantes. ¿Dónde estaba el Escuadrón B? En Río Grande se temía que una patrulla ya explorara en el continente. La búsqueda de posibles infiltrados había provocado una tragedia aérea y mantenía en tensión a las bases patagónicas.

En la madrugada del 30 de abril, un helicóptero Bell de la aviación del Ejército Argentino había caído a tierra al sur de Caleta Olivia, a 80 kilómetros de Comodoro Rivadavia, después de salir a la búsqueda de un supuesto comando británico que había desembarcado con lanchas en las playas de Santa Cruz. Murieron los diez tripulantes, que fueron velados a cajón cerrado. Luego serían reconocidos *post mortem* como «muertos en combate». La autoridad militar no difundió la causa de la caída de la aeronave.

Casi un mes después, en la noche del 26 de mayo, tras la detección de tres ecos desconocidos próximos a Comodoro Rivadavia, despegaron dos aviones Pucará con la orden de destruir a los probables helicópteros británicos con su misil Matra y cañones. Se ordenó el oscurecimiento de las ciudades de Trelew y Comodoro Rivadavia. El radar de tierra guio a los pilotos hacia los blancos y luego ellos hicieron contacto con su radar de a bordo, a 300 metros de altura, pero en un terreno con elevaciones, no pudieron hacer contacto visual y no dispararon. Las dos misiones regresaron a la base tras cuarenta y cincuenta minutos de búsqueda.

El capitán Andy Legg prosiguió la marcha hacia el este. El 21 de mayo, al tercer día de expedición, calculaban que estarían a cinco millas de la frontera con Argentina, pero todavía debían atravesar bosques y arroyos. Les costaba reconocer las referencias topográficas en su mapa. Legg sentía que caminaba al frente de una patrulla perdida en el extremo austral del continente, en

medio del viento, hacia la nada. Pensaba que Hereford, probablemente, ya habría olvidado la misión. Estaban solos, sin una posición clara, sin ningún tipo de apoyo. Legg suponía que la *Operación Mikado* habría continuado sin la inteligencia previa y los Hércules habrían aterrizado en la base. No lo sabía. Un miembro del comando propuso robar un vehículo y llegar más rápido a Río Grande. Se ahorrarían el esfuerzo de la caminata y estarían más descansados para la exploración en territorio argentino. Legg no lo vio como una solución segura.

Volvió a llamar a Hereford por teléfono satelital y empezaron a entenderse. Les ofrecieron el contacto con miembros del SAS; llegarían desde Santiago de Chile para rescatarlos. Los esperarían una hora después de la puesta del sol en uno de los cuatro puentes próximos a una estancia de la isla Grande de Tierra del Fuego, no tan lejos del lugar donde habían desembarcado. Ese sería el punto del encuentro de emergencia. El teléfono se fue quedando sin batería, la comunicación se interrumpió, aunque el punto quedó más o menos claro.

Esa tarde fueron al puente y se escondieron entre matorrales. Uno de los miembros de la patrulla bromeó: «Mejor estar acá que cagándonos a tiros». No vieron a nadie. Repitieron la rutina durante tres tardes: ocho hombres bajo lluvia, heladas y nieve, supervisando el punto del encuentro, a la espera del contacto. Nadie se detuvo en esa posición en ningún horario. Ya no funcionaba el equipo de comunicación satelital y quedaba poca comida.

La misión estaba acabada. Ahora tenían que salir de ahí, moverse para algún lado. Legg decidió ir a algún pueblo, buscar ayuda. Pero no podrían ir todos. Irían él y otro sargento que había servido en las tierras altas de Escocia. El 26 de mayo se colocaron abrigos de cordero, que les daban apariencia civil, cargaron una pistola 9 milímetros cada uno y salieron a hacerles dedo a los autos que pasaban por la ruta. Caminaron varias horas sin suerte. Un camión los levantó y se ubicaron en su acoplado, arriba de la carga de troncos. Los trasladaron más de cien kilómetros y bajaron en Porvenir, al borde del estrecho de Magallanes. Desde un teléfono público llamaron al cónsul británico de Punta Arenas. Legg le explicó que era el capitán de una patrulla de ocho hombres, y que necesitaba comida y también asistencia para contactar a miembros del ejército británico en Chile, con los que debían encontrarse. El diplomático se sorprendió de que estuvieran allí, él no sabía nada, y les exigió que se rindieran de manera urgente ante las autoridades chilenas, y colgó el teléfono. El capitán Legg y el sargento se hospedaron en una cabaña por 20 dólares.

En la recorrida por el pueblo para comprar ropa y comida, cuando ya oscurecía, la suerte los acompañó. Una camioneta doble tracción en la puerta de un salón comedor les generó curiosidad y adentro vieron a tres personas cenando. Estaban vestidas de civil, pero eran británicas. Eran tres miembros del grupo SAS. Nunca habían ido al punto de emergencia acordado. En el encuentro, Legg se enteró de que soldados del Escuadrón D y G habían muerto en la caída de un helicóptero al mar. Preguntó por un amigo que acababa de llegar de Estados Unidos y, sin saludar a su esposa y a su hijo, se integró al SAS en el Atlántico Sur. También había muerto. Se sintió un poco culpable de que ellos estuvieran vivos. Solo habían pasado un poco de hambre y frío.

Esa misma noche del 26 de mayo llevaron en camioneta a Legg al matorral cercano al puente y sacaron del escondite al resto del comando. Durmieron en una casa segura de Porvenir, pero debían viajar a Santiago apenas pudiesen: ya circulaba el rumor de que había soldados británicos en el pueblo.

La *Operación Mikado* ya había prescindido del reconocimiento previo que le podría reportar la operación *Plum Duff*. Entre miembros del SAS no habían corrido demasiadas noticias sobre ellos, aunque se supo que uno tenía una posible neumonía. Pero el plan de ataque al continente continuó. El 19 de mayo, un día después de la caída del Sea King, el comandante Arthur «Max» Roberts, especialista en el reabastecimiento aéreo, recibió la orden de liderar la misión de los dos Hércules de la Real Fuerza Aérea. La operación podría realizarse en los siguientes cinco días, pese a que no se había encontrado la fórmula para evitar la detección del radar de la base de Río Grande, aun cuando volaran a 50 pies. Lo habían practicado en vuelos nocturnos en pistas sin iluminación en las bases de Kinloss, en Escocia, y de Binbrook, en Lincolnshire, en el mes de abril, y nunca lo habían logrado. El radar siempre había alertado sus vuelos. A 4000 millas de la isla Ascensión, en Río Grande, la detección temprana alertaría a la defensa de la base y el desenlace sería fatal. Suponían que no lograrían siquiera aterrizar. Serían derribados y muertos en la aproximación a la pista. Pero si lograban aterrizar en el terreno del enemigo, debían esperar doce minutos en la cabina mientras los dos escuadrones de sesenta hombres bajaban de las rampas con sus Land Rover para destruir los Super Étendard y ametrallar a sus pilotos en medio del caos

de explosiones y disparos. ¿Qué pasaría con los Hércules durante esos doce minutos?

El Escuadrón B, que participaría de la operación, ya estaba en la isla Ascensión. Esperaban el llamado hospedados en el barrio de Two Boats, a tres kilómetros de la base de Wideawake. Ya tenían el equipamiento preparado para cargar en los aviones. Su líder, el mayor Ian Crooke, seguía revisando la maqueta de la base de Río Grande, pensando en una planificación que aumentara la posibilidad de éxito del ataque y de la supervivencia del escuadrón. Algunos estaban entusiasmados; otros, que se sabían condenados, se mostraban más sombríos pero estaban listos para ir, aunque ninguno esperaba volver.

En los días siguientes, la *Operación Mikado* continuó latente, en una espera irresuelta, en un permanente *on and off*. No se iniciaba ni se cancelaba. Podría ser la más dramática y audaz operación del SAS después de la Segunda Guerra Mundial, pero también un desesperado acto suicida. De la fortaleza de ese hilo pendía su realización.

La segunda misión de los Super Étendard removió los temores de la flota británica. Woodward no sabía con claridad cuántos misiles le quedaban a la Argentina. Tal vez uno o dos, pero su búsqueda en Europa continuaba activa. Y esa era su principal preocupación. La amenaza persistía y los barcos seguían siendo hundidos. El 25 de mayo Gran Bretaña había sufrido dos golpes.

Primero, sobre el destructor *Coventry*. Una formación de aviones A-4B Skyhawk de la Fuerza Aérea que había despegado a las dos de la tarde de la base de Río Gallegos lo encontró 30 kilómetros al norte de la isla Gran Malvina. Navegaba en paralelo a su escolta, la fragata *Broadsword* Los dos estaban en posición de «piquete radar», como le habían anticipado a Curilovic en su misión con los Super Étendard.

El *Coventry* era un destructor de la familia del *Sheffield* y del *Glasgow*. Tres de los cinco destructores que habían trasladado al Atlántico Sur para brindar cobertura y defensa misilística de área a la flota británica.

Con sus misiles Sea Bart de alcance de 40 millas, en la jornada del 25 de mayo, el *Coventry* ya había derribado dos aviones de la Fuerza Aérea. Y los dos pilotos habían muerto. El capitán Hugo Palaver, que había salido de Río Gallegos a las ocho de la mañana, y el capitán Jorge García, que despegó a las

once de la base de San Julián. Su cuerpo sería encontrado al año siguiente en la isla Golding.

Otras dos misiones de la Fuerza Aérea que despegaron de Río Gallegos se asomaron a las dos de la tarde a la zona de operaciones. Una atacó a la fragata *Broadsword* con una bomba que destrozó parte de la cubierta y rompió la trompa de un Sea Lynx. Pero no detonó. La otra formación de dos aviones avanzó directamente sobre el *Coventry* escondiéndose detrás del oeste de la isla Borbón. Pero dos Sea Harrier los perseguían desde atrás. Desde la *Broadsword* les pidieron que se apartaran. Confiaban en que podían hacer frente a la incursión y derribarlos. Tenían enganchados en su pantalla radar los A-4B Skyhawk del primer teniente Mariano Velasco y al del alférez Jorge Barrionuevo. En el *Coventry* también los venían *trackeando* y dispararon primero. Pero el misil Sea Dart erró el blanco. Y el *Broadsword*, por una maniobra del *Coventry* no pudo mantener el sistema de control de tiro del Sea Wolf y se le trabó. Tres bombas de 266 kilos se desprendieron desde los A-4B y cayeron sobre el destructor T42. Una impactó en la sala de máquinas y provocó la inundación. Antes de que regresaran a la base de Río Gallegos, el *Coventry* ya se había hundido. El ataque había provocado diecinueve muertos y treinta heridos.

Una hora después, la Aviación Naval impactaría sobre el *SS Atlantic Conveyor*, a 110 millas náuticas al noreste de Puerto Argentino, con la misión de los Super Étendard, y dejaría fuera de combate al carguero de 31 600 toneladas y 212 metros de eslora.

Entre los doce cuerpos que desaparecerían en el océano estaba el del capitán, Ian North, que había sobrevivido a un ataque naval en la Segunda Guerra Mundial y fue el último en saltar al mar tras la evacuación. Los dos ataques aéreos dejarían un total de treinta y un muertos.

La BBC informó que había sido una operación conjunta perfectamente sincronizada entre la Fuerza Aérea y la Aviación Naval Argentina. Pero las acciones no se ejecutaron de manera coordinada. No había existido contacto entre las fuerzas.

Un informe del equipo de defensa de la flota naval, remitido el 2 de junio de 1982 al secretario de Defensa John Nott, daría detalles del ataque y de las dificultades que tenían para frenar los Exocet.

El secretario de Estado pensó que la Primer Ministro estaría interesada en ver el reporte preparado por el jefe del equipo de defensa sobre el ataque de

Exocet del 25 de mayo en el que fue golpeado el Atlantic Conveyor.

En el momento, el buque estaba en compañía con elementos del grupo de tareas operando en la zona de exclusión total, al noreste de las islas Malvinas. Primero, la secuencia de eventos (que es ilustrada en el diagrama adjunto):

1. *A las 19:36 el radar Agave (Super Étendard) fue detectado al noroeste por dos barcos de la fuerza, el destructor* Exetery *la fragata* Ambuscade *en sus sensores de guerra electrónicos. Todos los barcos tomaron inmediatas contramedidas preplaneadas.* Ambuscade*, la nave del oeste, disparó un patrón de* chaff *de su arma 4.5 para confundir el indicador de blancos enemigo y simultáneamente un patrón defensivo de* chaff *de su tercer lanzador de cohetes como señuelo de misiles. Otras naves, incluyendo el portaviones Hermes, también dispararon* chaff.
2. *Treinta segundos después, una o dos aeronaves fueron detectadas por el radar del* Ambuscade *a un rango de 28 millas.*
3. *Luego de otros treinta segundos* Brilliant *detectó la misma aeronave a 26 millas.*
4. *A las 19:38* Ambuscade *detectó el bloqueo del radar Agave. Posteriormente fueron ejecutadas contramedidas preplaneadas.* Ambuscade *lanzó un patrón completo de* chaff *suponiendo que ella era el blanco. La aeronave atacante dio la vuelta inmediatamente.*
5. *Cuarenta y un (41) segundos después, dos misiles fueron vistos en el radar de* Hermes, Brilliant *y* Ambuscade. *Los misiles fueron luego vistos doblar hacia el patrón de* chaff *desplegado por* Ambuscade *a las 19:36. Habiendo pasado a través o debajo del* chaff, *las cabezas de misil recomenzaron un sistema de rastreo y uno consiguió impactar en el sector de estribor del* Atlantic Conveyor.

Esta fue una performance de manual de las naves de guerra frente a un ataque bien conducido por los argentinos. Las naves estaban alerta y llevaron a cabo el procedimiento correcto. Fue pura mala suerte que, habiendo desviado los misiles de los blancos designados, Atlantic Conveyor *estaba dentro del área de búsqueda de las cabezas de misiles; no tenía capacidad de autoprotección propia y las naves de guerra fueron incapaces de ayudarla. Con un misil como el Exocet, una nave apuntada debe depender de sus propias defensas, es virtualmente imposible destruir el misil excepto por la línea de su trayectoria de vuelo.*

Hay algunos otros puntos de interés.

La nave atacante se aproximó muy baja por el noroeste. Es probable que hayan recargado combustible en el aire y hayan venido de Puerto Deseado. No parecía haber ningún tipo de dirección táctica, pero los Super Étendard pudieron haber sido avisados de nuestros grupos de batalla operando en el área por fuerzas enemigas en las islas que observaban nuestros patrones de vuelo en su radar. Habiendo realizado la detección, los argentinos dispararon al eco de radar más cercano e hicieron una retirada rápida, también a bajo nivel. Por supuesto, como no tienen capacidad aérea de alerta temprana, el grupo de batalla no pudo obtener una advertencia del ataque de bajo nivel que se avecinaba hasta que los argentinos se vieron obligados a transmitir Esto significó que no hubo tiempo para usar nuestros cazas.

El *Atlantic Conveyor* se hundió el 28 de mayo. El brigadier Julian Thompson, que acababa de asumir el mando de las tropas terrestres desembarcadas, lo consideraría la pérdida más grave de la flota naval. Complicó su estrategia. Tuvo que cambiar el plan de batalla. Ahora los soldados tenían que desandar cien kilómetros en marcha terrestre. El *Atlantic Conveyor* era un buque que en la práctica obraba como un portaviones. En el ataque se habían perdido seiscientas bombas, misiles Sidewinder, misiles para helicópteros, cohetes antitanques, combustible, municiones, abastecimiento logístico para cuatro mil quinientos hombres que habían desembarcado, una planta potabilizadora de agua, y placas de aluminio y equipos eléctricos para montar la pista de aterrizaje vertical sobre la costa de San Carlos, a fin de que los Harrier pudieran operar desde tierra.

También, y sobre todo, se perdieron tres helicópteros Chinook y otros cinco Wessex, que iban a ser descargados esa misma noche en la costa del estrecho para el traslado de tropas hacia Puerto Argentino.

Un solo helicóptero Chinook sobrevivió al ataque. En ese momento estaba en vuelo, transportando equipos y personal a barcos logísticos. El Chinook podía cargar hasta diez toneladas. Tenía cinco veces más capacidad que un Sea King. Con esa única unidad, en diferentes misiones sobre la isla, trasladaría a mil quinientos soldados, además de baterías antiaéreas y cañones, entre otros materiales de guerra.

Woodward también lamentaría el ataque. Había mantenido al *Atlantic Conveyor* en la retaguardia para protegerlo de los Super Étendard, luego lo haría navegar durante la noche en velocidad hacia San Carlos para descargar

material de guerra y retornó a una posición más segura, hacia el este de las islas.

Se suponía que era un área inalcanzable para aviones que despegaban desde Río Grande. No imaginaba que el ataque llegaría desde el norte. «¡Maldición, todavía es 25 de mayo! ¿Acaso este maldito día no terminará nunca?», escribiría en su diario, luego de la pérdida del *Coventry* y el *Atlantic Conveyor* con apenas una hora de diferencia, además de los daños sobre la fragata *Broadsword*, el helicóptero Lynx que tenía embarcado y el derribo de tres Harrier.

Aun así, pudo haber sido peor. Seis días antes habían sido trasladados catorce aviones Sea Harrier desde el carguero al *Hermes*.

En el balance, al 25 de mayo, la flota británica había perdido cinco barcos y las tropas en tierra todavía permanecían alrededor de la cabecera de puente. La expedición a Puerto Argentino no se iniciaba. Los planes de movilización se habían deshecho tras la pérdida de los helicópteros Chinook. Ahora debían atravesar pantanos, arroyos y cerros con mochilas, granadas y armas pesadas, además de convivir con la tensión de un inminente ataque aéreo argentino.

El gabinete político y la Cámara de los Comunes entraron otra vez en pánico, como el día del ataque al *Sheffield*. ¿Estamos perdiendo la guerra?, preguntaban a funcionarios de Defensa. La comunidad política se impacientaba. La peor pesadilla era volver a vivir una experiencia semejante a la del canal de Suez en 1956, cuando la presión diplomática de la ONU había obligado a Gran Bretaña a retirar sus tropas luego de la victoria militar, en alianza con Francia e Israel. La maldición, ahora, sería que las Naciones Unidas resolvieran el «cese de fuego» y obligaran a sus fuerzas a salir de las islas sin haber resuelto su recuperación militar. Argentina, en cambio, esperaba que los combates terrestres se retrasasen y se resolviera una tregua.

Para intentar cambiar la gravedad de la coyuntura se necesitaba una victoria militar rápida. Pero las tropas estaban inmovilizadas y el general Thompson temía ataques por sorpresa cuando iniciara la expedición.

En esas horas de incertidumbre, Northwood tomó el control operacional y en una comunicación satelital obligó al jefe de las fuerzas terrestres a iniciar la ofensiva contra el contingente argentino más cercano. Las tropas debían bajar a 66 kilómetros al sur, a pie, en la turba helada —las condiciones climáticas eran deplorables, se estaba viviendo el peor invierno en muchos años—, para combatir en Puerto Darwin-Pradera del Ganso, dos pequeños caseríos separados cinco kilómetros uno del otro, donde vivían veinticinco familias de granjeros.

Para Thompson esa área carecía de importancia estratégica. Prefería iniciar la expedición hacia monte Kent, en camino a Puerto Argentino, y dejar una fuerza que rodeara la guarnición del sur para evitar una batalla innecesaria. Con la caída de Puerto Argentino, Puerto Darwin se rendiría por efecto recíproco, transmitió Thompson a Northwood.

Pero Gran Bretaña necesitaba una victoria terrestre para terminar con la perplejidad en el campo de batalla y eliminar el riesgo de un obligado acuerdo de paz, para luego, sí, avanzar hacia el noreste con la retaguardia asegurada.

El 27 de mayo el Segundo Batallón de Paracaidistas (Para 2) partió hacia el sur.

El día en que se atacó al *Atlantic Conveyor* y al *Coventry* el ánimo de los pilotos en la base de Río Grande era diferente al de la primera misión de los Super Étendard, cuando se impactó sobre el *Sheffield*.

Ese día, casi no se podía rodar por la cantidad de gente que los esperaba en la plataforma, en el regreso de la misión. Ahora había menos risas, menos motivos para el festejo. El sentimiento en la base era otro.

Capítulo 13

El corredor de bombas

Ya habían pasado veinticinco días del inicio de la guerra. La escuadrilla de Super Étendard había realizado cuatro misiones. En dos habían dejado fuera de combate al *Sheffield* y al *Atlantic Conveyor, y* en las otras retornaron con sus misiles bajo el ala derecha. En un caso, por un problema en la recarga de combustible, en el otro porque no había aparecido el blanco en el radar.

Pero no todos los aviones regresaban a la base.

En esos veinticinco días de combate aéreo hubo pilotos de distintas escuadrillas de la Aviación Naval y la Fuerza Aérea que fueron muertos, heridos o rescatados después de eyectarse en tierra o mar.

El 21 de mayo, el día en que los aviadores argentinos transformaron el estrecho San Carlos en un «corredor de bombas», la Fuerza Aérea perdió a tres de sus pilotos y la Aviación Naval a uno. Tenían la intención de parar el desembarco británico, la *Operación Sutton*.

Ese día despegarían cuarenta y una misiones desde el continente. Tenían la orden de tirar sobre lo que encontraran y poco tiempo para elegir sus blancos. Los aviones aparecían detrás de las colinas de Gran Malvina y se pegaban a las aguas del estrecho. El A-4Q se volvía invisible en el vuelo rasante. Era una aparición fulminante; podía permanecer uno o dos minutos en el aire para descargar sus bombas. Volar rasante consumía más combustible, que debía reservar para el regreso al continente.

Ese día la flota naval levantó una muralla aérea para cubrir el desembarco de sus tropas en la bahía. Contaba con buques dotados de sistemas misilísticos de defensa antiaérea dispuestos en semicírculo en la zona norte del estrecho; los destructores y fragatas conformaban un anillo de acero, y los aviones caza, los Harrier, en sus dos versiones, patrullaban en la zona de operaciones, a la espera de que el controlador les marcara la posición del blanco para interceptarlo y disparar sus misiles.

El 21 de mayo era un día de pobre visibilidad en Río Grande. Las primeras formaciones despegaron en la mañana, entre las 9:45 y 10:15. Debían volar debajo del techo de nubes, aunque la niebla se disipó cuando llegaron al estrecho. Tres Mirage de la Fuerza Aérea irrumpieron a baja altura, a casi mil kilómetros por hora, pero el sistema de lanzamiento de

bombas falló. Dispararon con sus cañones. Atacaron a la primera fragata que encontraron, una fragata tipo 22, presumiblemente la *Brilliant*. Luego los restos metálicos que produjeron los impactos volaron hacia arriba y golpearon el tanque externo de combustible de un Mirage, pero no llegaron a perforarlo.

Los aviones continuaron el vuelo rasante. El teniente Pedro Bean puso sus cañones sobre la fragata *Broadsword* quedó averiada, con más de cuarenta impactos, pero un misil Sea Wolf lanzado desde la misma fragata lo derribó. Lo vieron eyectarse. Su cuerpo nunca fue recuperado. Fue la primera baja del día en San Carlos.

Otras dos oleadas de aviones Mirage, una desde San Julián, otra desde Río Grande, irrumpieron casi en simultáneo y golpearon sobre la fragata *Antrim*. La dejaron fuera de combate. Las operaciones continuaron.

Los primeros seis aviones A-4Q de la Aviación Naval que volaron hacia el estrecho no encontraron blancos por un probable error en el sistema de navegación y regresaron. Después, durante el mediodía y toda la tarde, la fragata tipo 21 *HMS Ardent* fue el objetivo de cada una de las misiones de ataque.

Desde las seis de la mañana la fragata venía bombardeando sobre la Base Cóndor, en Puerto Darwin, a 18 kilómetros de distancia. La pista de Darwin tenía 400 metros trazados sobre el pasto y los baches complicaban el movimiento de los aviones. Los obligaba a despegar con menos combustible. En la base había seis aviones Pucará. Los otros habían explotado en la Base Calderón en el ataque de los comandos del SAS.

La Base Cóndor ya había sido bombardeada el 1.º de mayo. Una formación de tres Sea Harrier descargó bombas racimo desde 20 metros de altura, que se fueron dispersando y explotaron con diferentes retardos. La rueda de un Pucará se había hundido en la pista, el piloto no podía despegar y otros aviones quedaron detrás, atascados, en fila, a la espera. Las bombas cayeron sobre ellos. Murió el teniente en su avión partido en dos y también ocho suboficiales armeros y mecánicos que lo asistían. Otro Pucará quedó averiado por las esquirlas.

Esa mañana del 21 de mayo, durante el desembarco, las bombas continuaban cayendo sobre la Base Cóndor. Las coordenadas las marcaba por radio una patrulla del SAS escondida en el monte Sussex. Desde la fragata *Ardent* lanzaban las bombas. Dos formaciones de cuatro Pucará volaron hacia el estrecho, alertados por el radar del CIC, con la intención de eliminar a la patrulla del SAS en el monte y golpear a la fragata. La patrulla los recibió con

un misil Stinger, que derribó al Pucará del capitán Jorge Benítez cuando volaba a 150 metros.

La otra misión, de la que formaba parte el mayor Carlos Tomba, retirado de la Fuerza Aérea, que había llegado a las islas como voluntario, disparó con sus cañones de 30 milímetros sobre una casa que el SAS había convertido en puesto de observación; luego el Pucará se asomó al estrecho en busca de *Ardent*, para que dejara de bombardear. Tomba fue detectado por el radar del *Brilliant*. Su misil Sea Cat falló, pero dos Sea Harrier salieron en su búsqueda. Enseguida, una patrulla se le colocó encima; el Pucará se pegó al suelo, a cinco metros, pero un tercer caza comenzó a perseguirlo desde un costado. Tomba volaba tan bajo que el piloto británico mató varias ovejas en su intento de derribarlo, hasta que una ráfaga lo alcanzó en su alerón y comenzó a incendiarle el motor derecho. El Sea Harrier se alejó en la suposición de que caería a tierra, pero los otros pilotos de la formación siguieron su vuelo y se sorprendieron de la fortaleza del avión de fabricación argentina.

Aun con el fuego, el techo de la cabina destrozada y perdiendo trozos del fuselaje, Tomba siguió al mando del Pucará. Volaba en círculos, con maniobras evasivas. No lo quería soltar. El piloto y el avión conformaban una unidad inseparable, su cuerpo era la extensión de la máquina y el piloto estaba atado a ella, concentrado en su cabina, en su vuelo, en cada una de sus decisiones. Solo él podía decidir si debía seguir, si debía eyectarse. Dependía de él. Hasta que, en una pasada final, un Sea Harrier vació sus cañones y Tomba perdió el control de su avión, que parecía incendiarse en forma total, y se eyectó. Sintió la explosión al separarse de su asiento y voló 90 metros por el aire mientras el Pucará caía y explotaba. El paracaídas se abrió pocos metros antes de que el mayor Tomba golpeara contra la tierra.

Pronto caerían otros dos pilotos de la Fuerza Aérea que habían partido antes del mediodía de la base San Julián. Los tenientes Daniel Manzotti y Néstor López. Quizá su salida había sido informada desde Chile o desde un submarino; en consecuencia, dos Sea Harrier interceptaron su vuelo sobre la isla Gran Malvina. Le lanzaron misiles aire-aire Sidewinder, que alcanzan una velocidad de más de tres mil kilómetros por hora y buscan la cola del avión enemigo, que era la fuente de calor que perseguía el misil. Por ese motivo, los Sea Harrier iniciaban la persecución desde atrás. Esperaban a los cazas argentinos cuando regresaban sin municiones y ajustados de combustible, sin condiciones de combatir.

Los misiles Sidewinder —Estados Unidos había entregado setenta y cinco unidades a Gran Bretaña— serían un arma letal para determinar la superioridad aérea. Su efectividad era casi infalible. De veintisiete que dispararon durante la guerra, veinticuatro hicieron blanco. La diferencia era tecnológica. Los pilotos de la Fuerza Aérea no tenían experiencia en ataques sobre unidades de superficie, volaban con aviones diseñados hacía veinte años —la mayoría de ellos, sin radares—, otros modelos debían reabastecerse en vuelo, y su principal arma, las bombas de gravedad, se habían utilizado en la Segunda Guerra Mundial. Además, combatían con el combustible al límite de su autonomía.

Como resultado de los impactos de los Sidewinder, el teniente López murió con la explosión de su avión. El teniente Daniel Manzotti, en la eyección. Su cuerpo fue encontrado tres días después.

La fragata *Ardent*, que había sido desplegada en San Carlos como barrera antiaérea, seguía siendo el blanco. La siguiente orden de fuego la tuvo una formación de A-4B Skyhawk de la Fuerza Aérea, que había despegado a las 11:30 de Río Gallegos, liderada por el capitán Pablo Carballo. Fue una misión solitaria, porque otros dos aviones habían regresado a la base por desperfectos y el tercero lanzó su única bomba sobre un buque de transporte británico y también regresó. El capitán Carballo llevaba dos bombas de MK-82, que descargó casi a ras del mar sobre *Ardent* no explotaron, pero logró escapar de sus cañones. La fragata estaba aislada y podía distinguirse con facilidad. Pese a los ataques, Woodward no quiso retirarla del combate, aunque ordenó que buscara protección acercándose a otros buques. La otra fragata, *Brilliant*, tenía problemas con su defensa aérea, y la pantalla radar de *Ardent* todavía podía detectar aviones enemigos.

La siguiente aparición fue una formación de cuatro Dagger, compuesta por el capitán Horacio Mir González, el capitán Higinio Robles y los tenientes Juan Domingo Bernhardt y Héctor Luna. Despegaron cinco minutos antes de las dos de la tarde desde Río Grande. Cada uno llevaba una sola bomba MK-17 de 500 kilos. Eran artefactos diseñados para blancos terrestres, en algunos casos obsoletos o que, por el bajo nivel de vuelo de lanzamiento —para evitar los radares—, atravesaban de lado a lado el casco del buque pero no estallaban.

Antes de llegar al área crítica, mientras cruzaba la isla Gran Malvina, la formación se dispuso en fila, a 500 metros de distancia. La meteorología

había variado. Llovía. Dos Sea Harrier los detectaron, alertados quizá también por equipos electrónicos desde Chile o por submarinos.

El Mirage del teniente Luna era el último de la formación y el primero que persiguieron los cazas británicos. Intentó dar la voz de alerta por radio a su capitán, pero el aparato falló. El resto de los pilotos no lo vieron, no tuvieron más contacto con él, supusieron que se había estrellado en una sierra de Gran Malvina y continuaron vuelo. Cuando accedieron al estrecho y vieron a *Ardent*, comenzaron a dispararle con los cañones del fuselaje. El jefe de la misión lanzó una bomba, que dañó a un helicóptero Sea Lynx y el lanzador de misiles Sea Cat de la fragata. Después le cayeron otras dos bombas. En la retirada, le avisaron al capitán González que girara brusco y lo hizo: vio pasar un misil lanzado desde el buque. Después, regresaron en altura a Río Grande para ahorrar combustible. No tuvieron información sobre Luna. Lo dieron por muerto.

Enseguida, una nueva misión compuesta por tres aviones Dagger sería derribada. Habían salido a las dos de la tarde de San Julián. Apenas ingresaron por Gran Malvina con visibilidad reducida fueron interceptados por dos Sea Harrier. Los tres lograron eyectarse tras los impactos.

Una segunda oleada de la Aviación Naval despegó de Río Grande con dos formaciones de tres A-4Q Skyhawk cada una. Una lo hizo a las 14:10 la otra, quince minutos después. Cada avión llevaba cuatro bombas de 225 kilos De los seis aviones, solo regresarían tres. El primer blanco que advirtió el capitán Alberto Philippi fue la fragata *Ardent*. Le lanzó sus bombas. El teniente José Arca, que venía segundo, le avisó por radio que una de las bombas había estallado en la popa. Él también lanzó las suyas. El último en descargarlas fue el teniente Marcelo Márquez. La fragata ya estaba indefensa, rodeada de humo. La formación escapó hacia el sur, pero dos Sea Harrier fueron detrás de ellos.

Philippi recibió un misil que destrozó la cola del avión. Se eyectó mientras volaba a más de 900 kilómetros por hora y comenzó a caer desde 300 metros. Desde el aire veía a los aviones en combate, la estela de los misiles, la fragata mientras ardía. El paracaídas funcionó, pero no logró sacar debajo del asiento el bote inflable. Estaba vencido. Cayó en el agua helada y nadó 500 metros hasta la costa. Cavó un pozo en la tierra para pasar la noche.

El segundo piloto de la formación, el teniente Arca, no tenía equipo de contramedida. No podía saber si estaba en la pantalla del enemigo. Recibió al menos diez impactos de cañón de un Sea Harrier, que le destrozó el ala izquierda y un tanque de combustible; la mayor parte de los sistemas de su

avión quedó inutilizada. Su tanque de reserva no le alcanzaba para llegar a Río Grande. Intentó bajar de emergencia en Puerto Argentino, pero tenía el tren de aterrizaje averiado. Solo salieron dos ruedas. Desde la torre de control le avisaron que rompería la pista si lo hacía. Se eyectó del avión sobre la bahía, a 750 metros, y dio vueltas por el aire hasta que el paracaídas se abrió y empezó a descender en forma lenta. Pero su A4-Q, fuera de control, comenzó a hacer círculos y en su caída iba directamente hacia él. Arca lo miraba aterrorizado. Hasta que una batería antiaérea de Puerto Argentino logró impactarlo y derribarlo.

El tercero de la formación de A-4Q era el teniente Márquez. Había salido de la sala de hangar convocado de urgencia desde el *búnker*. Todavía tenía una empanada en la mano. No había tenido tiempo de comer nada. Su avión explotó en vuelo tras el ataque de un Sea Harrier cuando escapaba a baja altura. Philippi no llegó a verlo. Solo había observado el descenso de un paracaídas, pero no sabía de quién era.

La otra formación de la Aviación Naval que los siguió siete minutos después fue la que la lideró el teniente Benito Rótolo. Cuando accedieron por el estrecho, vieron a los Sea Harrier alejándose; ya habían agotado combustible por el combate contra la formación anterior. *Ardent* podía flotar y moverse, pero ya no podía combatir. Después de las explosiones, había perdido el lanzador de misiles Sea Cat y el cañón de 4,5 estaba fuera de servicio por una falla.

Una de las bombas lanzadas por teniente Carlos Alberto Lecour sobre la fragata ingresó por un hueco de la popa y estalló debajo del depósito de combustible. Fue el golpe definitivo, el que decidió la evacuación. El incendio fue incontenible. El capitán puso proa hacia la popa de la fragata *HMS Yarmouth* para trasladar a los heridos; veintidós marinos habían muerto en la sucesión de ataques después del lanzamiento de veinticuatro bombas de seis aviones. Cinco de ellas habían hecho blanco. *Ardent* ya se estaba hundiendo. Era la segunda nave británica, después del *Sheffield*, que se sumergía bajo las aguas en la Guerra de las Malvinas. Pero la fragata había cumplido su misión: atraer a los aviones argentinos al estrecho y evitar que descargaran sus bombas en la bahía, donde desembarcaban las tropas terrestres y el equipamiento logístico.

En la noche del 21 de mayo, en el largo día del desembarco en San Carlos, el mayor Tomba fue rescatado por uno de los escuadrones de helicópteros

Bell 212 de la Base Cóndor. Después de eyectarse de su Pucará, había caminado 20 kilómetros y se escondió en una casilla. Cuando escuchó el ruido del helicóptero, lanzó una bengala. Por la noche, se reencontraría con el piloto de la otra formación, el capitán Benítez, que se había eyectado tras recibir el misil del SAS. También había vuelto a pie a la base. Cenarían juntos en el bar-comedor de Puerto Darwin y compartirían los acontecimientos del día.

El teniente Arca fue rescatado frente a Puerto Argentino después de media hora de espera en el agua congelada.

Un helicóptero del Ejército hundió uno de sus patines de aterrizaje en medio del oleaje para que se agarrara, porque no tenía guinche de rescate, y luego lo dejó caer sobre las piedras de la playa.

El capitán Philippi caminó tres días hasta que encontró un isleño que lo refugió en el casco de la estancia que administraba. Un helicóptero lo recuperaría cuatro días después, cuando ya se le había informado a su familia su «desaparición en combate».

El otro piloto de la formación, el teniente Luna, no se había estrellado en una sierra. Logró eyectarse antes de que su Dagger se desintegrara tras el impacto de un misil Sidewinder. No se sabía nada de él y un helicóptero comenzó a rastrearlo por la isla Gran Malvina. Los restos de un avión en el pico de un cerro le sirvieron como orientación. Luna estaba en una casa de la ladera, acostado en un dormitorio, con el brazo y la pierna heridos. Se había sacado el hombro. El cuerpo del tercer piloto de la formación, Marcelo Márquez, nunca fue encontrado.

El balance de la resistencia aérea al desembarco del 21 de mayo dejaría cuatro pilotos muertos y doce aviones derribados —cinco Dagger, cinco Skyhawk (tres A-4Q, dos A-4C) y dos Pucará.

Dos días después, el 23 de mayo, la guerra que se vivía en el cielo de las Malvinas, a mil kilómetros por hora, a 480 millas del continente, llegaría a la base de Río Grande. Tomaría otra dimensión, más cercana, más brutal. Mostraría su cara en el asfalto húmedo, a la vista de todos.

Sucedió en el regreso de una misión que había conducido el jefe de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, el capitán Rodolfo Castro Fox, con los aviones A-4Q.

Castro Fox había sufrido un accidente nueve meses antes. La tardía expulsión del asiento eyectable en una jornada de entrenamiento en el

portaviones *25 de Mayo* hizo que cayera al mar con su avión desde 13 metros de altura y perdió el conocimiento tras el impacto contra el agua. Lo trasladaron al hospital en helicóptero. Sufrió dos paros cardiorrespiratorios y la fractura de su brazo izquierdo. No había vuelto a volar hasta abril de 1982, cuando se declaró la guerra, pero estaba inhabilitado para realizar misiones de combate. Sin embargo, Castro Fox informó a sus superiores que se sentía obligado a desobedecer la prohibición: no podía mandar a sus pilotos al combate aéreo si él no lo hacía. Su disminución física le impedía operar el avión con normalidad. Un mecánico debía ayudarlo para abrir y cerrar la cabina; tampoco podía accionar la palanca del tren de aterrizaje con la mano izquierda, debía hacerlo cruzando el brazo derecho.

Por su parte, al inicio de la guerra, el estado de los aviones de la escuadrilla era desolador. Los A-4Q ya habían excedido su vida útil, tenían las alas fisuradas, los cañones registraban problemas técnicos para impactar sus proyectiles, y los cohetes de los asientos eyectores estaban vencidos, con un margen de seguridad limitado. Con el esfuerzo logístico del personal de mantenimiento se reemplazaron alas y también se incorporaron otros pilotos de otras unidades. La escuadrilla quedó conformada por doce pilotos con ocho A-4Q preparados para atacar las unidades de superficie del enemigo.

El 23 de mayo, en su misión hacia Malvinas, a Castro Fox lo acompañaban el capitán Carlos Zubizarreta, el teniente Carlos Oliveira y el teniente Marcos Benítez.

El objetivo había sido el de todas las misiones: atacar las naves que encontraran en la bahía San Carlos y, si no encontraban nada, hacerlo sobre las instalaciones del puerto.

Partieron pasado el mediodía. Volaban juntos, en formación, para no perderse de vista. Pronto Oliveira tendría fallas en el traspaso de combustible y regresaría a la base. Cuando divisaron Gran Malvina, se elevaron por los cerros y luego bajaron, navegación rasante, pegados al agua. El capitán Pablo Carballo, que lideraba la misión de A-4B Skyhawk, los había precedido en la incursión, dos minutos antes. Les transmitió por radio la posición actualizada de las naves de superficie y de los Sea Harrier. Carballo estaba en el vuelo de regreso; su avión había recibido un misil en el ala derecha disparado desde tierra y otro había pasado muy cerca de su cabina cuando atravesaba Pradera del Ganso, para girar y volver a atacar. Pensó en eyectarse, pero sentía que podía dominar el avión y confiaba en que aterrizaría en Río Gallegos. Otro A-4B de su formación no había lanzado, del otro no tenía novedades, y había perdido a un piloto, al primer teniente Luciano Guadagnini, que había

descargado su bomba sobre la *HMS Antelope*, una fragata de tipo 21 que había sustituido a *Ardent* como muralla, dispuesta a atacar con sus cañones y a atajar todo lo que le arrojaran.

Un proyectil lanzado desde la fragata impactó sobre el ala del A-4B de Guadagnini, y ya estaba a punto de caer al agua, pero en un esfuerzo soberbio el piloto giró e impactó sobre el mástil de *Antelope*. Su avión se desintegró y cayó al mar.

(Después del cuarto intento frustrado por desactivarla, una de sus bombas explotaría en la sala de máquinas. *Antelope* quedaría envuelta en una bola de fuego, mientras los tripulantes abordaban un bote del *Intrepid*. Cuando estaban a mil metros se produjo la explosión, que quedaría registrada como una de las imágenes más dramáticas de la guerra por las Malvinas. El casco de *Antelope* se partiría en dos y la nave se hundiría).

Este era el reporte de Carballo sobre el estrecho San Carlos pasado el mediodía del 23 de mayo. Antes de ingresar a la zona caliente, Castro Fox puso su A-4Q a cien metros del agua y deseó suerte a sus numerales, que venían detrás. La pasada aérea por el estrecho no tomaba más de un minuto. El minuto decisivo. El sol brillaba, pero el cielo se veía negro por el humo de las explosiones y el fuego de los cañones. Cuando vio a su blanco, el *Intrepid*, en la boca de la bahía, también vio una especie de luz que salía desde la proa y se dirigía hacia él. Era un misil. Giró rápido a la derecha y enfiló hacia la nave, descargó sus bombas y fue saliendo del estrecho en vuelo rasante, moviendo su avión de un lado a otro para escapar hacia la base. Detrás de él venían sus dos numerales, Benítez y Zubizarreta. Les habían tirado dos misiles desde tierra, que pasaron entre sus dos aviones, pero habían superado sin daños la barrera antiaérea. Benítez había descargado sus bombas sobre *Antelope* Aunque no escuchó su explosión, había quedado alojada en la fragata. Zubizarreta no había podido lanzar por una falla en el sistema. En su regreso, Castro Fox advirtió que se quedaba sin combustible: los tanques externos no transferían en forma normal. Optó por un perfil de vuelo diferenciado, a más de 12 mil metros de altura. No sabía si llegaría a aterrizar o se eyectaría en el mar. Lo iría evaluando. Les dijo a sus pilotos que no lo acompañaran: quería quedarse solo.

Zubizarreta y Benítez continuaron vuelo. En la base estaban contentos porque sabían que volvían los tres A-4Q de San Carlos. Lo habían verificado con el radar en tierra. Los pilotos y mecánicos de las escuadrillas los habían despedido y ahora estaban en la plataforma del hangar para recibirlos, como

se hacía siempre en cada misión. El aterrizaje era inminente. En ese momento empezó a lloviznar, una garúa muy tenue, con un fuerte viento.

El capitán Roberto Curilovic, que tenía experiencia porque era señalero en portaviones de A-4Q, salió corriendo a la pista y ordenó que se armase el sistema de frenado. El A-4Q, sobre pista mojada y semihelada, corría el riesgo de hacer *aquaplaning*. Tenía ruedas muy finas, para aterrizaje en portaviones, y con la alta presión de inflado perdía adherencia y podía hacer deslizar al avión sin control. Entonces, si el gancho de cola del avión lograba enganchar el cable que atravesaba la pista y empezaba a arrastrarlo, el propio cable le daba estabilidad y frenaba la carrera de la aeronave. Pero no llegaron a armarlo a tiempo.

El avión de Zubizarreta regresaba casi sin combustible. No había podido lanzar las bombas; sobrevoló un barco y el eyector no funcionó. Existe un sistema de emergencia que permite que se las tire inertes. El lanzador y las bombas se arrojan sobre el mar y no explotan. Pero Zubizarreta no las quiso tirar, no quiso perder el armamento; prefirió regresar con las bombas a la base para preservarlas. Su A-4Q aterrizó en la pista húmeda con viento cruzado, perdió el control, empezó a viborear y se fue a un costado de la pista delante de los pilotos y mecánicos, de todo el personal de la base. Se fue detrás de un montículo y se incrustó sobre el barro. Al irse de pista con las bombas abajo, Zubizarreta debía eyectarse hacia arriba. En situaciones normales, el asiento sube a determinada altura, la capota de la cabina se dispara y se abre. Y si no se dispara el asiento, tiene clavijas que rompen la cabina. Pero el cartucho del asiento no lo despidió a la altura necesaria. No lo expulsó con suficiente energía. Había fallado el cohete del asiento; estaba vencido y se había prorrogado su uso. Zubizarreta cayó al pavimento de la pista desde considerable altura sin el paracaídas desplegado. Las bombas no explotaron y solo quedó afectada la nariz del avión. A la semana el A-4Q estaba volando otra vez. Pero Zubizarreta falleció por el impacto pocas horas después. Su féretro fue subido a un avión Fokker F-28 de la Armada. Una formación lo despidió con honores.

Capítulo 14

El último misil

El 27 de mayo, dos días después del ataque al *Coventry* y al *Atlantic Conveyor*, los radaristas elaboraron otro ploteo sobre un avión que desaparecía en determinado punto. La información se reportó a Comodoro Rivadavia y de allí bajó al *búnker* de la base de Río Grande. El jefe de la escuadrilla de Super Étendard, capitán Colombo, llamó al capitán Alejandro Francisco. Era su turno. Volaría él con su numeral, el teniente Luis Collavino. Colombo pidió que prepararan la operación para el mediodía del día siguiente. El objetivo estaba ubicado a cien millas al este de la isla Soledad. Había un riesgo adicional: existía la posibilidad de que hubiera un buque como «piquete radar» para interceptar los vuelos del continente. Tenían que saltear esa barrera.

Francisco y Collavino prepararon un diseño de vuelo más largo, con doble abastecimiento, en la carta de navegación. Nunca se había realizado en una misión. La última posición para la recarga debería hacerse, como mínimo, a 200 millas del blanco. El radio de acción hasta el lanzamiento sería de 480 millas, el más largo de todos los vuelos.

El diseño suponía despegar, volar a 20 mil pies durante cincuenta minutos, realizar el primer abastecimiento y seguir el vuelo hasta llegar a 200 millas del objetivo. Allí se realizaría la segunda carga. Luego deberían volver a descender, realizar la aproximación rasante, subir, emitir radar, visualizar el blanco, lanzar el misil y regresar en altura hacia la base. Este era el perfil básico, en el supuesto de que la acción no fuera alterada por un buque enemigo. La información que disponían era muy limitada.

En la mañana de 28 de mayo Francisco y Collavino revisaron los detalles finales. Sentían algo en el estómago, pero nada que no fuera controlable. A estas alturas, con las naves británicas en control del aire y el mar, cada vez había menos certeza del regreso de cada misión que despegaba hacia las islas. En la sala del hangar se vivía con nerviosa expectativa el tiempo de espera entre la partida y el aterrizaje de los aviones. Francisco siguió durmiendo en forma normal. Una misión exigía dormir bien, tener concentración plena, estar con la mente cinco minutos adelante del avión. En un adiestramiento en la Base Espora, si un piloto no había dormido bien, pedía no volar. Podía

hacerlo. Pero en una guerra a nadie se le habría ocurrido un pedido semejante por una mala noche.

El primer tramo del vuelo tomaría cuarenta minutos. El segundo contacto con el Hércules para el abastecimiento sería una hora después. Y luego habría treinta minutos más para la aproximación y el lanzamiento. Llegarían al blanco prácticamente con el tanque lleno. Ya estaba todo. Fueron a sus aviones. El último Exocet AM-39 de la escuadrilla de Super Étendard lo cargaba el capitán Francisco; su numeral lo acompañaría para informar cualquier anomalía. Solo dispararía sus cañones si lo interceptaba un Sea Harrier. Ya estaban por rodar cuando les avisaron que el Hércules no estaría disponible. La misión se postergaba para el día siguiente.

Al día siguiente ocurrió lo mismo. La puesta del casco, el ajuste al asiento, la señal para empezar a rodar, el Exocet enganchado bajo el ala derecha, la aproximación a la cabecera de pista y la comunicación desde la torre de control: no habría avión tanque.

Después se enteraron de que cambiaría la planificación.

A las siete de la tarde llegaron cuatro aviones A-4C Skyhawk desde la Base San Julián. El comando de Fuerza Aérea Sur, en Comodoro Rivadavia, había decidido agregar mayor munición sobre el blanco, que —sospechaban — sería un buque de 20 mil toneladas. Los cuatro aviones A-4C llevarían tres bombas de 250 kilogramos cada uno.

Esa misma noche, el jefe de la Fuerza Aérea en la base de Río Grande reunió en el *búnker* a los pilotos del SUE para conocer el diseño del vuelo; quería saber si sería factible para los pilotos de su fuerza. Nunca habían recibido adiestramiento en ataques con vuelos rasantes sobre unidades de superficie, pese a la audacia y el valor que demostraban en sus misiones sobre el estrecho San Carlos.

Los pilotos le explicaron los detalles de la misión, los puntos de abastecimiento, el amplio arco del radio del vuelo. El comodoro dijo que podrían hacerlo. Se ordenó el despegue para el 30 de mayo al mediodía.

Ese día, a las diez de la mañana, en la sala del hangar, se reunieron por primera vez los dos pilotos de la Aviación Naval con los cuatro de la Fuerza Aérea. Sería la primera vez que harían una operación conjunta. Francisco les informó la disciplina a seguir: no se hablaría por radio, tampoco habría comunicación electrónica. Todo debía ser discreto; silencio absoluto incluso para el segundo Hércules que se sumaba para el reabastecimiento. Después de este último contacto en la milla 200 antes del blanco, volarían rasante hasta la milla 55. Desde este punto en adelante, la misión se volvería absolutamente

evidente. Todos estarían en riesgo. Los Super Étendard treparían en altura, abrirían radar, se comunicarían entre ellos para compartir la información del visor y luego volverían a bajar. Los A-4C debían posicionarse mil metros detrás y seguirlos.

Ya estaba todo acordado. Dos Super Étendard, cuatro A-4C Skyhawk y otros dos KC-130 Hércules para traspaso de combustible volarían por el sur de las islas Malvinas en busca del objetivo, del punto dado, del ploteo envolvente en el que desaparecían los aviones británicos.

Los dos SUE despegaron primero, diez minutos después lo hicieron los cuatro A-4C. Desde la base de Río Gallegos partieron los Hércules. El abastecimiento se realizó en los dos puntos previstos. La sonda salió por abajo del avión tanque, se mantuvo tiesa, y con su canasta enganchó en el caño que salió por arriba del SUE. Los pilotos fueron viendo la aproximación, con el volante firme, hasta que escucharon el sonido, «*clap*». Era la señal de que la canasta enganchaba en el caño y empezaba la descarga. Un Hércules abasteció a los dos SUE en simultáneo, cada avión detrás de cada ala. Lo mismo sucedió con los aviones A-4C, aunque en este caso el abastecimiento se hizo en dos turnos. La misma acción se repitió a 200 millas del blanco.

Las seis aeronaves ya estaban con el tanque lleno. Entonces los SUE bajaron a 15 mil pies, 4500 metros, hasta la milla 120, y desde ahí descendieron a 30 metros del mar, vuelo rasante. El navegador inercial les iba indicando la distancia y la altura. Los cuatro aviones A-4C volaban detrás. Cuando llegaron a la milla 55 cumplieron lo pactado. Los dos Super Étendard ascendieron hasta dos mil pies, a 600 metros, y encendieron el radar. El vuelo se hizo indiscreto. ¡Implicaba dar aviso a los radares enemigos! era como hablar con un megáfono en medio del mar. Fueron apenas uno o dos segundos, dos o tres barridas, pero ya estaban los seis aviones en evidencia. Ya podrían ser detectados.

El capitán Francisco vio en su pantalla un eco grande y otro mediano. Los dos dispuestos en horizontal en el visor. El mayor era como una banana grande. La imagen podía ser compatible con un portaviones. Estaban situados cinco grados más a la derecha de la posición original que había dado el puesto de radar de Malvinas. Corrigió la posición. Collavino vio lo mismo. Apagaron radar y bajaron. Volaron hasta la milla 40 del blanco. Los A-4C seguían detrás. En ese punto, los SUE volvieron a subir y encendieron radar otra vez. Observaron el eco en el visor; ahora se veía mucho más grande. Francisco ya podía lanzar el misil. Solo debía colocar el cursor sobre el eco mayor, sobre el objetivo, y engancharlo. Comenzó a manejarlo con la mano izquierda, como

si fuera el *joystick* un videojuego. Mantuvo la mano derecha en el manubrio. Un ojo en el radar y el otro adelante, para no chocar contra nada, el límite entre el cielo y el mar era una frontera imprecisa. Hasta que la alidada se enganchó al blanco, apretó el gatillo del *joystick* y lo dejó fijo. Al radar le llegó la orden y en el visor apareció la información de la distancia. Leyó «*accroché*». Enganchado. Blanco enganchado con el radar. Faltaba avanzar un poco, unos segundos más. A mayor acercamiento, mayor probabilidad de eficacia de impacto, pero también de mayores riesgos. Avanzaban a 150 metros por encima del mar, con el avión estabilizado. El lanzamiento no admitía movimientos bruscos. El misil tenía una plataforma inercial y el avión debía darle estabilidad para que entrara en acción.

En la milla 17 Francisco gatilló. El radar Agave transmitió al Exocet la dirección y la distancia del blanco. El misil comenzó a bajar de su posición en el ala derecha, 660 kilos que se desprendían. Pero bajó bruscamente, como un peso muerto; parecía que iba a estrellarse contra el agua, aunque enseguida se encendió, estabilizó su posición, se puso en paralelo a las aguas y se dirigió hacia su objetivo.

La misión de los Super Étendard había sido cumplida. Francisco y Collavino giraron e iniciaron el escape.

Los cuatro A-4C debían seguir su vuelo para lanzar sus bombas. Debían sobrevolar al blanco.

El mar estaba encrespado, el viento hacía saltar nubes de espuma. Llovía. Los pilotos fijaron la vista en el misil. Siguieron la estela que producían los gases de combustión. El misil era más veloz que los aviones y pronto lo perdieron de vista en el horizonte, totalmente gris. Al minuto de vuelo, a lo lejos, vieron la silueta de su blanco. Lo encontraron inmenso, majestuoso, una estructura de casi 200 metros desplegada en el mar. Dejaron de ver todo lo que pasaba alrededor. «¡El portaviones!», le avisó por radio el alférez Jorge Isaac al teniente José Vázquez, jefe de la formación. Vázquez se había ofrecido como voluntario en esta misión y eligió al teniente Ornar Castillo como numeral. El teniente Ernesto Ureta había elegido a Isaac.

A medida que se aproximaban, comenzaron a ver humo negro enrollado desde los dos lados de la torre del barco. Iba aumentando su densidad: el misil lo había impactado. Ahora lo tenían cada vez más cerca. Se juntaron los cuatro, entrarían por la popa. Atacarían dos de cada lado. A cinco millas del blanco, Isaac sintió una explosión fuerte en su cabina, pero enseguida advirtió que no era su avión. A su izquierda, a 150 metros vio un A-4C que caía contra el mar. Enseguida, más cerca del blanco, a un kilómetro, sintió un cimbronazo

mucho más intenso a cinco metros de él. Otro A-4C se convertía en una bola naranja de fuego. El blanco, de la pista para abajo, ya estaba cubierto de humo. Viró a la derecha y comenzó a descargar sus cañones. Tenía 200 proyectiles. Siguió volando por el lateral de la nave y apretó las bombas. Ureta disparó dos o tres veces sus cañones, pero se trabó, levantó la trompa de su avión, atravesó el blanco enemigo, descargó sus bombas y giró a la izquierda para su huida. Cuando se alejó pegado al agua, la silueta de la nave no se veía más: estaba cubierta de humo. Isaac avisó por radio que había salido sin novedad, pero nadie contestaba. En el horizonte vio un punto que se acercaba, pensó que podría ser un Sea Harrier, pero reconoció a Ureta por el buzo color naranja. Entendió que Vázquez y Castillo habían sido derribados. Isaac relató las dos bajas al comandante del Hércules al momento del enganche. Desde Comodoro Rivadavia le transmitieron si había posibilidad de ir a buscarlos. Isaac afirmó que no había ninguna posibilidad de que se hubieran eyectado.

El capitán Francisco fue escuchando la comunicación por radio de los pilotos de la Fuerza Aérea. Sabía que solo regresarían dos. Decidió con Collavino no reabastecerse e ir directamente a Río Grande. Tenían diez minutos de autonomía y les bastaban para seguir volando. La meteorología era buena. Cuando aterrizaron, los costados de la pista estaban llenos de gente. El comodoro los esperaba en tierra. «Hay dos que no vuelven», dijo Francisco. Todavía no se había bajado de la cabina. El comodoro lo sabía. Se lo habían transmitido desde el Hércules. La misión conjunta del último Exocet AM-39 había dejado dos pilotos muertos y una nave averiada.

Francisco se bajó del avión y dio el informe verbal al capitán Colombo. Al día siguiente entregaría el texto escrito. Los dos pilotos de la Fuerza Aérea relataron por separado lo que habían observado. Ambos habían visto al portaviones *Invincible* con humo en la cubierta. Gran Bretaña nunca lo reconocería. Después Francisco se duchó, se cambió y esa misma noche voló a la Base Espora junto a Collavino en un avión Electra. Sentía un sabor amargo. Habían caído dos pilotos. Pero a la vez sentía cierta satisfacción por la misión cumplida. El resto de la escuadrilla también abandonó Río Grande. Ya no tenían más misiles. Habían descargado los cinco sobre sus blancos: el *Sheffield*, el *Atlantic Conveyor* y, aparentemente, el *Invincible*, en tres misiones.

Todavía existía la esperanza de que el capitán Corti y el capitán Lavezzo consiguieran misiles de Irán, por intermedio de Libia. Corti también estaba a la expectativa de recuperar el dinero transferido a un intermediario holandés

para la compra, y pedía ayuda a Carlos Oliva Campos, gerente de la sucursal París del Banco de la Nación Argentina. Había comprobado que los fondos estaban todavía en el Slavenburg's Bank de Ámsterdam, Holanda, que era propiedad del Crédit Lyonnais francés. Había 6 300 000 dólares pendientes por los misiles que nunca habían sido entregados y el dinero estaba bloqueado.

La escuadrilla comenzó a adiestrarse en vuelos nocturnos en la costa de Puerto Belgrano, Bahía Blanca. Ya no estaban las fragatas *Santísima Trinidad* o *Hércules* para ser utilizadas como blanco, pero el perfil de aproximación lo conocían. Seguían la guerra por radio. Tenían la esperanza de que, con nuevos misiles, podrían volver a Río Grande.

El Escuadrón B del capitán Legg también esperaba. El mismo día del ataque de los Super Étendard y los A-4Q sobre la flota británica, el 30 de mayo, la Fuerza Aérea chilena los había trasladado clandestinamente a Santiago junto a los siete hombres de su patrulla, luego de cuatro días de estadía en Porvenir. La embajada británica les consiguió una casa secreta para resguardarlos. No podrían presentarse públicamente como habían hecho con la tripulación del Sea King, que había dejado el helicóptero como evidencia y fueron obligados a mostrarse ante la prensa para ordenar la espinosa situación diplomática con Chile. En el caso del Escuadrón B, su presencia no había trascendido. Se mantuvieron dentro de la casa. Aprovecharon el tiempo libre para descansar, limpiar sus armas, lavar sus uniformes, jugar al ajedrez. Todavía no sabían si regresarían al sur. Pero, en caso de que lo hicieran, sería desde la isla Ascensión. Todo comenzaría otra vez.

La dirección del SAS le pidió al capitán Legg que escribiera un reporte de patrulla detallado de la operación, desde el despegue en el *Invincible* hasta su rescate en Porvenir, e hiciera especial descripción de los eventos que lo habían llevado a abortar la misión en el punto de desembarco inicial. Legg lo escribió y se lo entregó a uno de los hombres del SAS en Chile.

Mientras el Escuadrón B esperaba instrucciones sobre su destino, el otro escuadrón SAS seguía en el barrio de Two Boats, en Ascensión. El 30 de mayo, el mismo día que el Super Étendard lanzó su último misil, el comandante del Hércules «Max» Roberts y sus pilotos, y el mayor Crooke y su grupo recibieron la noticia de que la *Operación Mikado* se cancelaba en forma definitiva. Lo supieron por una comunicación interna del SAS. Lo festejaron. Poco después llegaría la orden para Legg. El 8 de junio, veinte días

después de haber aterrizado en el continente argentino, regresaría a Gran Bretaña junto a sus hombres con documentos falsos. La Junta de Investigación lo esperaba para interrogarlo sobre su comportamiento en la operación *Pluff Dum*.

Ese fue el día más negro de la flota británica. La Fuerza de Tareas intentó realizar una operación de «pinzas». Mientras las tropas terrestres avanzaban desde el oeste, se preparó un desembarco a 30 kilómetros al sur de Puerto Argentino, en la bahía Agradable. Dos de sus barcos, *RFA Sir Galahad y RFA Sir Tristram*, utilizados como transporte de tropas, fueron destruidos, y la fragata *HMS Plymouth* fue dañada en forma severa por las bombas de dos formaciones de A-4B Skyhawk y otras dos de Dagger que habían llegado a la zona de operaciones bajo el diluvio. Los buques de transporte no tenían protección antiaérea; estaban vigilados por un Sea King y por una patrulla de soldados que disparaba misiles desde tierra. La incursión aérea argentina provocó cincuenta y dos muertos y más de doscientos heridos. La Fuerza Aérea perdió a tres pilotos en una misión posterior sobre la bahía, perseguidos por cinco Harrier.

La operación en la bahía Agradable produjo una conmoción en el almirante Woodward y animó a Galtieri, que supuso que las tropas británicas no se lanzarían sobre Puerto Argentino por diez o doce días. Confiaba en una estrategia de contención y desgaste, mientras esperaba la visita del papa Juan Pablo II a la Argentina. El general Menéndez, a instancias de la Marina y el Ejército, también imaginó la realización de un contrataque aéreo, con aviones y buzos tácticos y anfibios de la Armada, que hostigaría las instalaciones logísticas británicas en el estrecho San Carlos y sus tropas terrestres ya instaladas en el monte Kent, al borde del cordón montañoso que lo separaba de Puerto Argentino, para restarles capacidad de combate y paralizar la ofensiva. Las acciones bélicas continuaron. En la madrugada del 12 de junio, un misil Exocet AM-38 diseñado para lanzarse de superficie a superficie fue adaptado a una rampa inercial en Puerto Argentino y recorrió 30 kilómetros para impactar sobre el crucero *Glamorgan*, que apoyaba con sus cañones la avanzada británica sobre el monte Dos Hermanas. Provocó catorce muertos.

En la Base Espora, los pilotos de la Segunda Escuadrilla de Caza y Ataque de la Aviación Naval esperaban novedades acerca de la llegada de los misiles para cargar a los Super Étendard. Se preguntaban en cuánto se habría modificado el curso de la guerra si hubieran impactado al *Hermes* antes del

desembarco británico. Qué habría sucedido si hubieran dispuesto más misiles, si hubiesen hundido más buques, si se hubiese provocado un desastre sobre las tropas terrestres al momento del desembarco… Quizá la opinión pública británica, en rechazo a la guerra, podría haber generado una situación política nueva, como había sucedido en la Guerra de Vietnam en Estados Unidos, para alcanzar un «alto el fuego», suponían. Pero eran solo hipótesis contrafácticas. En esa misma línea, si la amenaza de los Super Étendard hubiese sido mayor, Gran Bretaña habría bombardeado la base de Río Grande con aviones Vulcan, o habría desarrollado la *Operación Mikado* para matar a los pilotos, a todos los que encontraran en su camino, al costo que fuera, aunque se lo considerase un crimen de guerra.

Thatcher no se habría quedado de brazos cruzados mirando cómo hundían sus barcos.

Hacia el final de la contienda bélica, siete embarcaciones de la Fuerza de Tareas estaban en el fondo del Atlántico Sur, otras cinco fuera de combate, con daños inmediatos irrecuperables, y doce con averías de distinta consideración. En resumen, un total de veinticuatro unidades, más de la mitad de las cuarenta y dos que componían la flota de guerra, habían sido dañadas en distintas proporciones por Argentina.

Pero, aun con los cálculos, los supuestos y las probabilidades, con el desequilibrio del equipamiento militar y tecnológico, concluían que era una guerra imposible de ganar. Había un escenario geopolítico este-oeste del que no se podía prescindir al momento del análisis. Gran Bretaña, el principal aliado de Estados Unidos en Europa, no podía perder una guerra, aunque estuviera localizada a 8000 millas de distancia de su territorio. Quizás Estados Unidos o la OTAN hubieran cedido un portaviones a Gran Bretaña si se perdía el *Hermes*. Y cuando se golpeó con el último misil AM-39, sus tropas ya estaban instaladas en Malvinas, avanzando sobre la isla Soledad, dispuestas a librar la última batalla pendiente para la reocupación de Puerto Argentino.

Tercera parte

La novela de Andy Legg

Capítulo 15

El hombre invisible

En marzo de 2018 se conoció su nombre: Andrew P. Legg. Vivía con su esposa en la isla de Wight, en Gran Bretaña. Tenía cuatro hijos. Se había retirado del Ejército a los 28 años, apenas regresó de la guerra por las Malvinas.

El capitán Legg y su patrulla del Special Air Service (SAS) había aterrizado con un helicóptero en el continente y debía marchar 50 kilómetros hasta la Base Aeronaval Río Grande para explorarla y tomarla por asalto, si advertía la posibilidad.

Legg desembarcaba en tierra argentina como ya lo había hecho el ejército británico en los años 1806 y 1807. Pero si entonces miles de soldados saltaron de sus barcos a orillas del Río de la Plata y durante la primera invasión la bandera británica flameó durante cuarenta y seis días en la Plaza Mayor de Buenos Aires, Legg aterrizó algunas millas adentro de la costa patagónica junto a otros siete hombres una madrugada helada de invierno de 1982, pero se negó a marchar, se negó a continuar la operación militar. Permaneció en tierra no más de diez minutos y ordenó la retirada de sus hombres al segundo punto de desembarco, cercano a la frontera con Chile.

¿Debía ejecutar la misión a la que se había comprometido? ¿Estaba obligado a hacerlo?

Una Junta de Investigación que lo interrogó luego lo absolvió, pero de inmediato el capitán Legg se retiró del Ejército, con la firma de un acta que garantizaba su silencio. A partir de entonces se convirtió en el hombre invisible. La historia oficial británica todavía mantiene el secreto de guerra.

Con el paso de los años, el vuelo del Sea King al extremo austral del continente sudamericano comenzó a relatarse en algunos libros publicados en Gran Bretaña. Legg fue mencionado con distintos apodos. Su nombre real se conocería en marzo de 2018, cuando Andrew P. Legg puso en subasta algunos objetos y recuerdos de su corta carrera militar en la casa Wolley&Wallis.

En el sitio de internet se ofrecía su boina del SAS, el cinturón de tela azul con hebilla de metal, las alas azules que se entregan al finalizar el curso de paracaidismo, la hombrera que lo distinguió como capitán y la insignia de

pertenencia al Regimiento, color rojo y oro. El lote se completaba con dos medallas otorgadas por sus servicios en Irlanda del Norte y el Atlántico Sur, algunas fotografías personales de sus misiones y el mapa de la isla de Tierra del Fuego que guardaba en su uniforme y le habría servido de modesta orientación para llegar a la base de Río Grande.

Legg los había guardado en un cajón sin siquiera mirarlos durante treinta y seis años. De manera inexorable esos objetos lo conducían a la madrugada en que decidió abortar la operación, que derivaría en su prematuro retiro del Ejército. Representaban su memoria traumática. Sintió culpa por no haber realizado la marcha a ciegas hacia la base militar, que los hubiese conducido a una muerte segura o casi segura. Evitó la catástrofe que les esperaba. Pero haber salvado la vida de sus subordinados y la suya no atenuaba el remordimiento Al contrario: quizás alguno de sus soldados hubiera preferido avanzar y pelear contra lo que encontraran, sin más cálculos. También lo turbaba el hecho de que otros soldados del SAS habían muerto en distintas operaciones durante la Guerra de las Malvinas y él no. Él había sobrevivido por haber abortado la suya cuando dispuso de un criterio de decisión propio. Como si hubiese necesitado desembarcar en el continente para pensar y actuar con autonomía, en base al análisis de la situación inmediata en la que se encontraban, sin dejarse avasallar por el peso de la orden de sus superiores; cuando pudo distinguir entre lo que resultaba lógico hacer y lo que los conduciría al acto de sacrificio. Porque, desde su concepción inicial, intentar la destrucción de los aviones y eliminar a sus pilotos, sin conocer la exacta ubicación de los objetivos, era un acto de sacrificio sostenido solo por la voluntad política de Gran Bretaña de terminar, sin medir costos, con el sistema de armas más poderoso de su enemigo. Y el costo de esa voluntad política que equivalía a un suicidio era la patrulla del capitán Legg junto a los siete soldados, y probablemente de los tres tripulantes del helicóptero que los trasladaría al continente.

El primer autor que mencionó en un libro al capitán Legg fue Ruper William Simon Allason, un historiador militar con una larga producción literaria sobre temas de seguridad y espionaje que publica bajo el seudónimo de Nigel West. En su libro *The secret war for the Falklands: The SAS, MI6 & the war Whitehall nearly lost*, editado en 1997, West relata el vuelo del Sea King con los nombres reales de los tres tripulantes. Legg aparece de manera indistinta como «Andrew M» y «Capitán M». El autor afirma que al llegar a la costa de

Tierra del Fuego el receptor de alertas del radar Omega del helicóptero fue detectado por un radar hostil, asegura que fueron iluminados por dos bengalas, que tres soldados llegaron a descender a tierra y que el «Capitán M» entendió que habían perdido la sorpresa necesaria para acercarse y esconderse en las proximidades de la base de Río Grande. Entonces les dijo a sus hombres que subieran al helicóptero —«lo siento, nos vamos a Chile»— y ellos entendieron «*chilly*» en referencia a la condición climática, «fresco», y respondieron: «¿*Chilly*? ¡Esto es un jodido *freezer*!».

Poco más de una década después, en 2008, Richard Hutchings, el teniente del Escuadrón aeronaval 846 de la Marina Real que trasladó en el Sea King a la patrulla del SAS, publicó *Special Forces Pilot. A flying memoir of the Falklands War*. Su libro ofrece una visión crítica del comportamiento de Legg, al que menciona como «Capitán A», al momento del aterrizaje. Hutchings concede que la misión era arriesgada y las expectativas de supervivencia eran bajas, pero lo eran desde un principio, y el vuelo se realizó como había sido planificado, sin ser detectados por otro radar al atravesar la costa ni ser iluminados por bengalas, en abierta réplica a la publicación de West. El piloto reconoce que Legg sospechó sobre la real ubicación en la que habían aterrizado, pero el punto de discordia, en realidad, era si habían sido descubiertos o no. Hutchings insistía en que no, el «Capitán A» creía que sí. En el libro no deja de traslucir su molestia con Legg: pese a «sus mejores esfuerzos» para que descendiera y cumpliera con su misión, el jefe de la patrulla le ordenó el despegue del Sea King. Por último, Hutchings avala el equívoco que cita West sobre la referencia al clima. Cuando tres de sus hombres estaban en tierra, junto a la puerta de la cabina, a la espera de su decisión, Legg les gritó que irían a Chile: «¿*Chilly*? ¡Esto es un jodido *freezer*!»

La tercera mención sobre el capitán Legg es de Ewen Southby-Tailyour, un comandante de la Marina Real especializado en operaciones anfibias que publicó el libro *Exocet Falklands. The untold story of special forces Operation*, en 2014.

Cuatro años antes de la guerra, Southby-Tailyour estuvo al mando del destacamento de infantes de Marina en las islas Malvinas. Pasaba las horas navegando alrededor de ellas, casi por su propio placer, relevando las alturas de sus costas, recogiendo datos de las bahías y los puertos, examinando las algas que podrían enredarse en las hélices de las embarcaciones pequeñas y tomando notas sobre pájaros, peces y plantas de un paraíso que consideraba todavía inexplorado.

Southby-Tailyour acumuló más de mil fotografías y trazó a lápiz sobre un cuaderno más de doscientos bocetos. Cuando regresó a Gran Bretaña después de dos años de servicio en Malvinas pensó que podría ser un material útil para volcar en un libro, pero las editoriales que contactó no le respondieron con el mismo interés.

Cuando el 2 de abril de 1982 se presentó en el cuartel de Plymouth y mostró las cartas de navegación que había producido no esperaba ser convocado ese mismo día por el brigadier Julian Thompson para volver a las islas. Todavía no existía mayor información en los altos mandos sobre playas o posibles puntos de desembarco, de modo que el material de Southby-Tailyour se convirtió en una pieza insustituible para un país que no contaba con un registro detallado de la geografía del territorio insular que se decidía a reconquistar.

El exjefe del destacamento de Malvinas se integró a la Fuerza de Tareas que zarpó de Portsmouth. Por la noche, después de la cena, se reunía con Thompson y otros oficiales de alto rango y señalaba en el mapa las playas donde podrían infiltrarse las fuerzas especiales del SBS y el SAS. También participó de la decisión de desembarcar en la bahía San Carlos, una vez que fueran dominadas las aguas del estrecho, que les aseguraría el acceso de los buques. El estrecho le ofrecía a Gran Bretaña una aproximación menos violenta y sangrienta de lo que hubiese significado una irrupción directa sobre Puerto Argentino. La única preocupación de Southby-Tailyour sobre San Carlos era que, en la bahía Ajax, ubicada en la costa de enfrente, se instalase una posición militar argentina.

Uno de los primeros libros que registró su servicio en la guerra fue *The Battle for the Falklands*, escrito por Max Hastings y Simon Jenkins en 1983, que lo describe como una celebridad entre los infantes de marina del *Fearless* por el optimismo contagioso que irradiaba. Southby-Tailyour, que había recorrido medio mundo como timonel y corredor de regatas, que hablaba y escribía en árabe y pintaba pájaros en acuarela, no solo transmitió su acabado conocimiento sobre los bordes de las islas, sino que también le anticipó a Thompson que en la marcha terrestre las tropas no hallarían agua pura ni alimentos, ni tampoco lograrían protegerse en bosques para cubrir sus movimientos. No los había.

A diferencia del libro de Richard Hutchings, el comandante Southby-Tailyour respalda al capitán Legg en su decisión de abortar la operación en el continente. Lo hace en virtud del sentido común militar: Legg, al que cita como «Andy L», no subestimaba al enemigo y no quiso liderar una marcha

que los hubiera conducido a una emboscada. En *Exocet Falklands*, presenta al jefe de la patrulla del SAS como víctima de una misión que lo lanzó al vacío, dotada de una planificación precaria, sin inteligencia previa ni expectativas de supervivencia y, aun así, en esas condiciones, él y su equipo hicieron todo lo que se les pidió, excepto marchar hacia Río Grande. Si la misión hubiese concluido en un fracaso humillante, argumenta Southby-Tailyour, el SAS les habría tributado su reconocimiento por haber realizado un «glorioso intento de lo imposible».

Por último, sobre el juego de palabras que habría derivado en la confusión fonética entre «Chile» y «*chilly*», el autor caracteriza la anécdota como frívola, pero antes que frívola como ficticia: nadie podría escuchar nada desde tierra si le hablaban desde un helicóptero entre el ruido de sus motores encendidos.

Cuatro años más tarde, en 2018, el periodista Michael Bilton puso fin al «hombre invisible» y reveló su identidad en el artículo «I led the Falklands SAS mission that no one wants to talk about», publicado en *The Times* el 3 de mayo de ese año, en ocasión de la subasta de las medallas y de los otros objetos que atesoró a lo largo de su corta carrera militar. En un texto editado sin preguntas en el que se exponía únicamente su voz, Andrew P. Legg, con nombre y apellido, relataba por primera vez su experiencia en la guerra del Atlántico Sur, justificaba su decisión de hacer despegar el helicóptero porque habían sido detectados en la maniobra de aterrizaje —vieron luces y una bengala apagándose— e intuyó que estaban claramente comprometidos.

La guerra le había dejado a Legg un sabor amargo. Como otros miembros del Escuadrón B, dijo, se había sentido engañado por la falta de respaldo e información confiable. El tiempo no había restañado las heridas. Todavía lo arredraban algunos demonios. Cada vez que llegaba un nuevo aniversario, en el mes de mayo, se deprimía un poco. Y confesaba que le hubiese gustado volver a su casa con una mejor historia de guerra para contar.

Apenas terminé de escribir el último capítulo de *La guerra invisible*, me propuse tomar contacto con dos personas que sabía que habían conversado con el capitán Legg, para tapar los huecos sobre su misión que habían quedado en el libro y completar los detalles posteriores a su retorno a Gran Bretaña, que desconocía. Quería saber qué había pasado después. Obtuve el correo electrónico de Ewen Southby-Tailyour por intermedio de su editor en la Argentina, el doctor Alejandro J. Amendolara Bourdette, uno de los

investigadores más avezados sobre la Guerra de las Malvinas, quien en 2018 tradujo y publicó en su propio sello editorial el libro *Objetivo Exocet*. Me interesaba saber por qué la identidad de Andrew P. Legg había permanecido en secreto por casi cuatro décadas, cómo fue considerado por pares y superiores tras negarse a marchar a la base después del aterrizaje, y sobre todo quería preguntarle a él, como militar que había combatido en Malvinas, qué factores se ponen en juego en lo emocional y profesional al momento de abortar una operación ordenada por la superioridad, como lo había hecho el capitán Legg.

Amendolara me adelantó que Southby-Tailyour estaba pronto a salir a navegar, de modo que envié mi correo sin esperar una respuesta inmediata.

Enseguida le escribí al periodista Michael Bilton, el autor del artículo publicado en *The Times* en el que el jefe de la patrulla del SAS hablaba con nombre propio. Encontré un correo de contacto en internet y le expliqué a Bilton qué estaba buscando. Le pregunté por las alternativas de su encuentro con Legg, si se había mostrado receptivo, si después de la guerra había sido obligado por el Ejército británico a ocultar la operación, y muchas otras preguntas que Bilton, para mi sorpresa, se tomó el trabajo de responder. Al día siguiente, exactamente a la misma hora en la que le había enviado mi correo a su casilla, las 8:42 de la mañana, recibí el suyo, en el que daba respuesta a cada una de mis preguntas, y además lo había cargado de documentos adjuntos, con informes de inteligencia, tesis académicas, artículos de prensa, cartas privadas, fotos y mapas relacionados con la Guerra de las Malvinas.

Bilton había hablado con Legg en el año 2011 por el aval que le dio un exsoldado que había actuado como hombre de confianza entre los dos. Le llevó trabajo acordar la cita. Casi como un favor a su amigo, Legg finalmente lo recibió en su casa de la isla de Wight, en el extremo sur del Reino Unido.

Bilton era un escritor y reportero experimentado. En 1987, cuando trabajaba para el canal de televisión de Yorkshire, había entrevistado a decenas de protagonistas de la guerra para la producción del documental *The Falklands War: The untold story*. Dos años después publicó los testimonios completos en el libro *Speaking Out. Untold stories from the Falklands War*, que la editorial Emecé tradujo para una edición en la Argentina en 1991. En el encuentro, Bilton le relató sucesos que hacían al trasfondo del vuelo del Sea King que Legg no conocía, quizá porque después de la guerra habían dejado de importarle. Algunos veteranos del SAS se frecuentaban con camaradas de armas para recordar misiones y confiarse secretos que no podían compartir

con nadie, porque suelen ser sagrados, pero Legg no había tomado ese hábito. Cuando regresó de su última misión y renunció al Ejército se fue apartando de los ambientes militares y de las tertulias entre exmilitares, y continuó su vida civil como profesor de matemáticas.

Bilton me escribió en su correo sus sensaciones de aquel encuentro con Legg en 2011.

«Para mí estaba claro que durante nuestra conversación Andrew estaba volviendo a vivir esta experiencia de nuevo, por primera vez. Él en este punto ya estaba listo para hablar de algo que lo había perseguido durante casi treinta años. Era un oficial joven, valiente, muy en forma y más que capaz, y a pesar de las dudas sobre la operación estuvo decidido a cumplir las órdenes. Una vez que el helicóptero fue descubierto abandonado y quemado en Chile, no había ninguna posibilidad de que él y sus hombres regresaran a la Argentina desde Chile, a pesar de que Andy dice que planearon hacerlo. Pero la decisión para que regresaran en secreto a Inglaterra fue tomada por encima de ellos. Si hubieran sido descubiertos después de la aparición del helicóptero, habrían puesto en peligro a Chile, que había acordado con la RAF (Real Fuerza Aérea) la realización de operaciones de inteligencia electrónica. El hecho de que la misión fracasara se debió a circunstancias que estuvieron fuera de su control y esto molestó a Andy, incluso mucho tiempo después de que dejara el Ejército».

Cuando Bilton acordó aquel encuentro con el capitán Legg, la prensa y los historiadores no sabían quién era. Hasta entonces la operación sobre el continente había sido prolijamente ignorada casi sin excepciones por la bibliografía británica. Recién en 2005 el profesor del Departamento de Estudios de Guerra del King’s College de Londres *sir* Lawrence Freedman tuvo acceso a documentos oficiales secretos, con los que dio a luz a dos tomos de la publicación británica oficial sobre la Guerra de las Malvinas, *The Official History of the Falklands Campaign*. En el segundo tomo, Freedman relata la preparación desde la flota británica del ataque al continente argentino y la aparición del Sea King en Chile, pero mantiene el vacío de información entre un hecho y otro. No existe mención al aterrizaje del capitán Legg y su patrulla en las proximidades de la base de Río Grande y tampoco sobre su posterior trasiego en Chile, con el objetivo de emprender el retorno a la Argentina.

Escribe el profesor Freedman:

El método para insertar a los hombres para la primera etapa del reconocimiento se convirtió en objeto de considerable

debate, sobre todo debido a la renuencia a perder un Sea King (aunque, según Woodward, también porque el director del SAS creía que el plan de «deshacerse/hundir» el helicóptero literalmente significaba que estuviese en el agua para que sus hombres tuvieran que nadar hacia tierra). Otra posibilidad habría sido poner a Fort Austin muy cerca para que el helicóptero pudiera regresar, pero eso habría puesto a la RFA en riesgo y exigía a Chile que hiciera la vista gorda en una operación en aguas chilenas. Finalmente, ocho hombres de las Fuerzas Especiales se unieron a Fort Austin el 16 de mayo y fueron llevados al Hermes. *Un Sea King dejaría a los hombres lo más cerca posible de Río Grande y luego volvería a cruzar la frontera con Chile, antes de que la tripulación hundiera el helicóptero y más tarde se entregase a las autoridades chilenas. Cuando hubiesen hecho su trabajo, las Fuerzas Especiales se exfiltrarían a pie.*

Fieldhouse aprobó este plan, siempre y cuando la tripulación tuviera una historia de cobertura convincente. A Woodward le hubiera gustado enviar al equipo de reconocimiento del SAS a su misión apenas llegaran desde el Reino Unido, pero insistieron en que necesitaban un día para recuperarse. Así fue que el 17 de mayo, en 1800, el Invincible *y el* Broadsword *se separaron de la Fuerza de Tareas con el equipo y un Sea King. Llegó el mal tiempo, y el helicóptero finalmente bajó en la costa chilena a 10 millas de Punta Arenas y a 50 millas de donde se esperaba que estuviera.*

El descubrimiento del Sea King quemado a unos 18 kilómetros al sur de Punta Arenas atrajo la atención pública. El Ministro de Relaciones Exteriores de Chile convocó al Embajador Heath para que emitiera una nota de protesta a este descubrimiento, que indicaba «que las unidades británicas habían entrado en territorio chileno y violado la soberanía chilena». En la nota se pedía una explicación del caso y que no se produjeran más incidentes de este tipo. En privado era más comprensivo, dadas las circunstancias en las que Gran Bretaña se encontraba. El descubrimiento del helicóptero ya era noticia en Londres, y se había preparado un comunicado de prensa refiriéndose a una «misión de reconocimiento» que había

«tenido dificultades por mal tiempo y se perdió, presumiblemente mientras intentaba llegar a Punta Arenas para hacer un aterrizaje de emergencia». Heath entregó una nota con la explicación oficial, una solicitud de ayuda en la búsqueda de los miembros de la tripulación desaparecidos y subrayó la «comprensión y respeto del gobierno por los principios que rigen la estricta neutralidad de Chile en este conflicto» y el arrepentimiento por las molestias causadas por «este desafortunado incidente».

La misión del capitán Legg continuó oculta en la historia oficial británica. Siete años después de la publicación de Freedman, en diciembre de 2012, el sitio web de los archivos nacionales (www.nationalarchives.gov.uk) ofreció al público documentos desclasificados de la Guerra de las Malvinas e incluyó los títulos de las operaciones en el continente de las fuerzas especiales (SBS y SAS) bajo la referencia *«DEFE 68/626. Date:1982 Apr 27 - 1982 May 27. Held by: Creating government department or its successor, not available at The National Archives»*.

Las carpetas con su contenido continúan retenidas por el Ministerio de Defensa, cerradas a la consulta de los investigadores, por lo menos, hasta agosto del año 2020.

Me interesó conversar con Bilton sobre la real necesidad británica de la misión en el continente y la decisión de la dirección del SAS de llevarla a cabo de cualquier modo.

Después del impacto sobre el *Sheffield*, el brigadier De la Billière prometió al gobierno que podría proteger a la flota de los misiles Exocet y evitar futuros ataques. Ahora que la guerra había cambiado su centro de gravedad y prevalecía la defensa de los dos portaviones y sus Sea Harrier embarcados —para asegurar el control del aire, como escala previa al desembarco de las tropas terrestres—, De la Billière quería que el SAS desarrollara un rol clave en el nuevo escenario bélico. Las patrullas de las fuerzas especiales ya reunían inteligencia y seleccionaban objetivos para bombardeos en las islas, pero él quería introducirlas en el corazón del conflicto.

Pregunté a Bilton su opinión sobre este impulso de De la Billière de atacar la base militar de Río Grande. Bilton realzó el contexto político en su respuesta.

«El personal militar de alto rango y los políticos a los que De la Billière respondía le habían puesto un freno a una incursión al estilo Entebbe. Era demasiado peligrosa. Pero De la Billière no se rindió y en muy poco tiempo Andy Legg y un pequeño grupo de hombres fueron elegidos para montar una operación encubierta para destruir los aviones. Era una forma de volver a los orígenes del SAS, cuando atacaron aeródromos y destruían aviones alemanes en el norte de Africa, durante la Segunda Guerra Mundial, operando por detrás de las líneas enemigas —escribió—. De la Billière no tenía otra opción que actuar como lo hizo. Enviar un helicóptero con su tripulación y su patrulla para atacar Río Grande implicaba un desperdicio de recursos ya escasos, pero era lo mínimo que el Regimiento podía hacer, y el alto mando pensaba lo mismo. Había cinco mil hombres agolpados en barcos vulnerables a punto de desembarcar. Supongamos que uno de los barcos hubiese sido destruido con una gran pérdida de vidas y no se hubiese hecho nada para atacar las bases argentinas. Las cabezas en el poder habrían rodado. Enviar a Andy y a su equipo a esta arriesgada misión era una necesidad militar y política».

Le trasladé mi impresión de que Legg, al momento de tomar la decisión que marcaría su vida (abortar la operación), había renunciado al heroísmo que le hubiese brindado explorar o atacar la base militar, cualquiera fuese el resultado posterior, y que esa decisión unilateral, autónoma y contradictoria con la orden recibida lo había forzado a renunciar al Ejército y también lo había condenado a la oscuridad y al silencio.

Bilton no lo interpretó del mismo modo.

«Legg no estaba interesado en el heroísmo —respondió—, y la mayoría de las personas involucradas en las fuerzas especiales con las que hablé son exactamente iguales en ese sentido. Los que quieren ser héroes suelen terminar muertos. Aunque deseó completar la operación, no habría sido por razones de ego o gloria personal, sino porque se había entrenado para hacer eso. Y tampoco fue arrojado a la oscuridad. Simplemente, tomó la decisión racional de separarse de los militares y seguir con su vida como civil. Puede que no haya sido cómoda la forma en que se fue. Pero sabía que era lo correcto para él y su familia. Ese período de su vida había terminado. No era el típico soldado, y no creo que haya aspirado a ser un general. Muchos dejan el Ejército y son prácticamente incapaces de hacer otra cosa. Él era un

matemático con una maestría, intelectualmente muy inteligente. Y los matemáticos tienen una forma diferente de pensar las cosas y el mundo en general».

Ninguno de los dos había previsto una conversación tan larga en aquel encuentro de 2011. Ya habían tomado algunas cervezas por la tarde y cuando se hizo de noche Legg lo invitó a cenar. Le había contado a Bilton la misión al continente en detalle, por primera vez, en primera persona, como nunca lo había hecho con nadie, desde el momento en que le ordenaron presentarse en la base de Hereford y le dijeron que habría una operación encubierta del Escuadrón B, hasta su regreso clandestino a Gran Bretaña, embarcando en Santiago de Chile y atravesando los aeropuertos de San Pablo, Lisboa y Londres sin pasar por los controles aduaneros. Fue esa noche en que le confesó que habían quedado atrapados en una situación en la que solo podían perder, y que desde una perspectiva racional suponía que había hecho lo correcto, pero aun así no lo privaba de sentirse mal. «Me hubiera gustado regresar a casa con una mejor historia para contar. Pero al menos pude ver crecer a mis hijos», le dijo.

Al día siguiente, o quizás el mismo día de su regreso a Gran Bretaña, Legg se presentó a la Junta de Investigación que lo interrogaría y juzgaría por su actuación en el continente. Fue el 9 o el 10 de junio. La marcha terrestre de los soldados avanzaba desde el oeste hacia Puerto Argentino, y cuatro formaciones de aviones enemigos acababan de descargar sus bombas sobre dos naves de transportes de tropas británicas en la bahía Agradable, cuando intentaban el desembarco. Las habían destruido. La guerra no había terminado.

Siempre que un escuadrón del SAS volvía a Hereford después de una misión, sobresalía el sentimiento de equipo. Pero cuando se supo que Legg había abortado la operación quedó la sensación de que podría haber hecho un poco más, podría haber ido un poco más a fondo, en respeto a la máxima del Regimiento, «el que se atreve gana». Gloria o muerte. Legg había quebrado ese mandato. Muchos entendieron su decisión; otros, unos pocos, en cambio, pensaron que si hubieran estado allí, habrían actuado distinto. Aunque resultaba sencillo decirlo sin haber estado.

Cuando se presentó en la base de Hereford, Legg recibió un mensaje que lo animó. «*Well done for getting back to the Regiment*». Sin embargo, en el pasillo, antes de entrar a la sala donde sería interrogado por la Junta de Investigación, el brigadier De la Billière pasó a su lado. Se cruzaron.

La última vez que había hablado con él había sido por teléfono satelital. Legg estaba en la isla Ascensión junto a su patrulla, listos para despegar en el Hércules hacia el Atlántico Sur, rumbo a la misión. Antes de cerrar la transmisión De la Billière le deseó suerte. Esperaba verlos de regreso en Londres, le había dicho. En ese momento Legg consideraba difícil que pudiera sobrevivir.

Pero había regresado a Hereford, y tres semanas después se encontraba frente a frente con el brigadier. Legg esperaba al menos un comentario, «Andy, me alegro verte de vuelta». Pero no hubo un apretón de manos, ni un saludo. De la Billière siguió su camino, no se detuvo, como si no lo hubiera reconocido, como si no existiera.

El capitán Legg se sintió mal después de ese incidente. Entró a la sala abatido, se encontró solo, sin nadie que lo representara, sentado frente a la mesa de la Junta de Investigación, y comenzó a responder las preguntas. Y mientras daba sus explicaciones, en ese momento, pidió volver a la guerra, que lo unieran al resto del Regimiento. No quería que todo terminara así; luego respondería el interrogatorio y continuaría el juicio, pero antes quería volver al Atlántico Sur.

No lo dejaron. No quisieron trasladarlo otra vez. Quizá porque logísticamente resultaba complicado hacerlo.

Al final del careo y después de evaluar los hechos, la Junta finalmente lo exoneró. Legg nunca leyó el veredicto. Supo que afirmaba que «bajo circunstancias operativas extremas puede haber habido errores de juicio de ambas partes», o algo parecido, pero aun así sintió que lo estaban culpando de algo y decidió renunciar al Ejército.

A partir de su primera devolución de correo, comencé escribirle a Bilton todos los días, o casi todos los días, siempre por la mañana, y después de su relato sobre la entrevista con Legg en 2011 le pregunté por qué había demorado siete años en publicar su artículo.

«Te voy a ser honesto —me dijo—. Fui a aquel encuentro en calidad de amigo, o de alguien que había conocido la operación en la que él estuvo involucrado y seguía interesado en ella. En ningún caso como periodista. La operación todavía se mantenía en *top secret*, y aunque Lawrence Freedman ya había publicado dos volúmenes en los que se revelaba el vuelo del Sea King, Andrew estaba atado a un acta de secreto oficial y no podía hablar de la operación hasta que no fuese desclasificada por la historia oficial sancionada

por el gobierno británico. La convención aquí es no dar nombres reales de los miembros de las tropas de las fuerzas especiales porque podrían ponerse en peligro sus vidas en las operaciones. Sin embargo, algunos nombres se filtran de vez en cuando. Y cuando en 2018 me enteré de que Andrew estaba vendiendo sus medallas me acerqué y le pregunté si ahora sería el momento de publicar el relato de la operación, y accedió».

En otro intercambio quise saber si era habitual que los exsoldados subastaran sus medallas y me dijo que sí, que también otros soldados del SAS lo habían hecho. Algunos reproducían copias y vendían las originales. En un correo posterior le pregunté a Bilton si existía alguna posibilidad de tener una conversación con Legg, por correo o teléfono. Después de más de un año de trabajo ya me sentía listo para hablar con él. «Andy no está interesado en hablar con medios de comunicación. Ya trazó una línea con su vida en el Ejército. Ya cerró ese capítulo. Dirige su negocio, disfruta de su familia y sus nietos. Me terno que no vas a conseguir ninguna asistencia de él», me respondió.

Cuando leí su correo entendí que el camino por ahora estaba cerrado. En ese momento me volvió la imagen en la que había pensado mil veces, la conversación del capitán Legg con el teniente Hutchings en el interior del helicóptero apenas aterrizaron en el continente argentino esa madrugada helada de invierno de hacía casi cuarenta años, y no sé por qué me alegré de que Legg se hubiera negado a bajar a tierra con la patrulla y marchar a la base de Río Grande, y en cambio le ordenara al piloto que despegara. Quizá porque, con esa decisión, por haber dicho no, a pesar de todo, había sobrevivido.

Solo me restaba esperar el correo de Ewen Southby-Tailyour antes de dar por terminado el libro cuando una mañana en la que revisaba el texto quise verificar con precisión los objetos puestos en subasta por Andy Legg. Entré al sitio de internet de la casa Wolley&Wallis para cotejarlos y en la última línea de la descripción encontré que el subastador también ofrecía un ejemplar escrito bajo el seudónimo de «William Barnes». La novela se llamaba *Ultimate Acceptance*. Su bajada indicaba «Mayo de 1982… Basado en el verdadero relato de una operación de inteligencia al continente sudamericano». Era una edición de autor, se vendía en una tienda electrónica por un dólar con cincuenta centavos. La compré de inmediato y empecé a leerla.

Londres, abril de 2019 - Buenos Aires, agosto de 2020

Agradecimiento

Quiero reconocer en esta página el trabajo de Nazareno Larraquy Yaques, mi hijo, que respondió con astucia, eficiencia y profesionalismo a cada una de mis solicitudes. Sus búsquedas de información en las redes y sus traducciones al instante de documentos y bibliografía de lengua inglesa resultaron imprescindibles para la elaboración de este libro.

Entrevistas

(Se los nomina según el grado que detentaban al momento de la Guerra de las Malvinas).

Guillermo Sidders. Capitán de corbeta de la Aviación Naval y Segundo Comandante de la Escuadrilla de Super Étendard de la Armada Argentina (año 2019). Entrevistado en Buenos Aires en julio de 2019.

Roberto Curilovic. Capitán de corbeta de la Aviación Naval. Comandó la misión de los aviones Super Étendard que produjo el hundimiento del *Atlantic Conveyor* durante la Guerra de las Malvinas. Entrevistado en Buenos Aires en agosto de 2019 y por correo electrónico en julio de 2020.

Miguel Carlos Pita. Capitán de navío de la Armada Argentina a cargo de la defensa de la Base Aeronaval Río Grande durante la Guerra de las Malvinas. Entrevistado en Buenos Aires en agosto de 2020.

Alejandro Francisco. Capitán de corbeta de la Aviación Naval. Comandó la misión de la Aviación Naval y la Fuerza Aérea que impactó aparentemente sobre el portaviones *Invincible* durante la Guerra de las Malvinas. Entrevistado en Buenos Aires en agosto de 2019.

Augusto Bedacarratz. Capitán de corbeta de la Aviación Naval. Comandó la misión de los Super Étendard que atacó al destructor *Sheffield* durante la Guerra de las Malvinas. Entrevistado en Buenos Aires en septiembre de 2019.

Armando Mayora. Teniente de navío de la Aviación Naval. Participó del ataque al destructor *Sheffield* junto al capitán Bedacarratz. Entrevistado en Buenos Aires en septiembre de 2019.

Jorge Luis Colombo. Capitán de corbeta de la Aviación Naval y Comandante de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de los Super Étendard de la Aviación Naval durante la Guerra de las Malvinas. Fue entrevistado en Buenos Aires en octubre de 2019.

Carlos Ricaldoni. Capitán de navío de la Armada Argentina. Participó en las gestiones iniciales para la adquisición de misiles Exocet y aviones Super Étendard a Francia en 1977 y 1978. Entrevistado en Buenos Aires en octubre de 2019.

Sergio Sepetich. Capitán de navío de la Aviación Naval. Fue copiloto del avión explorador Neptune que participó en el rescate de los sobrevivientes del crucero *General Belgrano* y descubrió la posición del destructor *Sheffield* durante la Guerra por las Malvinas. Entrevistado en Buenos Aires en diciembre de 2019 y por correo electrónico en julio de 2020.

Michael Bilton. Periodista británico. Produjo en 1987 el documental *The Falklands War: The untold story*, que puede verse en YouTube. Entrevistado por correo electrónico en julio y agosto de 2020.

A todos ellos, muchas gracias por su tiempo y amabilidad.

Bibliografía

Libros

Barnes, William, *Ultimate Acceptance*, Isla de Wight, Sandhills Management Consultancy Limited, 2012.

Bishop, Patrick; Witherow, John, *The Winter War: Falklands Conflict*, Londres, Quartet Books, 1982.

Brown, David, *The Royal Navy and the Falklands War*, Londres, Leo Cooper, 1987.

Camogli, Pablo, *Batallas de Malvinas. Todos los combates de la Guerra del Atlántico Sur*, Buenos Aires, Aguilar, 2007.

Carballo, Pablo (com. R), *Halcones de Malvinas. La experiencia de aquellos que lucharon con Dios en el alma y un halcón en el corazón*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2017.

Cardoso, Oscar Raúl; Kirschbaum, Ricardo; Van Der Kooy, Eduardo, *Malvinas. La trama secreta*, Buenos Aires, Sudamericana-Planeta, 1983.

Comisión Redactora, *Historia de la Fuerza Aérea Argentina*, t. VI.

La Fuerza Aérea en Malvinas, Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos, 1998.

Conte, Marcelo A. (com. R), *Malvinas. Sobre el rastro de la* task force. *Los Boeing 707 en el conflicto del Atlántico Sur*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2013.

Dobry, Hernán, *Operación Israel: el rearme argentino durante la dictadura (1976-1983)*. Buenos Aires, Lumière, 2011.

Firmin, Rusty, *The Regiment Fifteen years in the SAS*, Oxford, Osprey Publishing, 2016.

Franks, Lord, «Her Majesty's Stationery Office», Falkland Islands Review, Londres, 1983.

Freedman, Lawrence, *The Official History of the Falklands Campaign: War and Diplomacy* vol. 2, Londres, Routledge Taylor & Francis Group, 2005.

Freedman, Lawrence; Gamba, Virginia, *El conflicto de las Malvinas, 1982*, Buenos Aires, El Ateneo, 2012.

Guber, Rosana, *Experiencia Halcón. Los escuadrones de la Fuerza Aérea Argentina que pusieron en jaque a la flota británica en Malvinas*, Buenos Aires, Sudamericana, 2016.

Hannigan, Timothy J., *Mayor, USMC, British triumph on East Falkland*, Virginia, Estados Unidos, Marine Corps Command and Staff College, 1984.

Hastings, Max; Jenkins, Simon, *La batalla por las Malvinas*, Buenos Aires, Emecé, 1984.

Hutchings, Richard, *Special Forces Pilot. A flying memoir of the Falklands War*. Barnsley, Pen & Sword, 2008.

«Informe Malvinas», Ministerio de Defensa, Buenos Aires, 2012.

«Informe Rattenbach», Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur (CAERCAS), Buenos Aires, 1983.

Larraquy, Marcelo, *Los 70. Una historia violenta*, Buenos Aires, Aguilar, 2013.

Lewis, Jon, *The mammoth book of social forces training. Physical and mental secrets of elite military units*, Londres Robinson, 2014.

Martini, Héctor Albino, *Historia de la aviación naval argentina*, t. III, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1992.

Matassi, Pio, *La batalla aérea de nuestras islas Malvinas*, Buenos Aires, Editorial Halcón Cielo, 1990.

Moro, Rubén O., *La guerra inaudita. Historia del conflicto del Atlántico Sur*, Buenos Aires, Pleamar, 1985.

Muñoz, Jorge, *Ataquen Río Grande. Operación Mikado*, Buenos Aires, Argentinidad, 2019.

—, *MM38. El último misil en Malvinas*, Buenos Aires, Dunken, 2016.

Núñez Padín, Jorge Félix, *Dassault Super Étendard*, Bahía Blanca, Serie Aeronaval, 2011.

Sáenz, Jorge, *Malvinas. El secreto de Galtieri*, Salta, Mundo Editorial, 2015.

Schamis, Gerardo, *1000 días en París*, Buenos Aires, Ediciones El Cronista Comercial, 1989.

Sciaroni, Mariano, *Malvinas. Tras los submarinos ingleses: La historia secreta de la defensa del portaaviones argentino contra los submarinos nucleares*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2010.

Southby-Tailyour, Ewen, *Exocet Falklands. The untold story of special forces operation*, Barnsley, Pen & Sword, 2014.

—, *Objetivo Exocet. Operaciones secretas británicas en el continente durante la Guerra de Malvinas*, Buenos Aires, Editor Alejandro José Amendolara Bourdette, 2018.

Van Der Biji, Nicholas, *Nine battles to Stanley*, Barnsley, Pen & Sword, 1999.

West, Nigel, *La guerra secreta por las Malvinas. Los Exocet y el espionaje internacional*, Buenos Aires, Sudamericana, 1997.

Woodward, Sandy; Robinson Patrick, *One hundred days. The memories of the battle group commander*, Londres, Harper Collins E-books, 1992.

Yofre, Juan B., 1982, *Los documentos secretos de la guerra de Malvinas/Falklands y el derrumbe del Proceso*, Buenos Aires, Sudamericana, 2011.

Artículos

Apen-Sadler Dianne, «Officer who led SAS's disastrous secret invasion of Argentina during the Falklands War says he blamed

himself for the failure of the mission», *Daily Mail*, 9 de marzo de 2018.

Bilton, Michael, «I led the Falklands SAS mission that no one wants to talk about», *The Times*, 3 de mayo de 2018.

Borri, Lorenzo, «Halcones con alas rotas: La 3.ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque en Malvinas», *Gaceta aeronáutica*, 18 de mayo 2018.

Bóveda, Jorge Rafael, «Operación Plum Duff», Buenos Aires, *Boletín del Centro Naval*, 2015.

Castro Fox, Rodolfo, «Yo fui piloto aviador», Blog personal, 23 de abril de 2011.

Centurión Roca, Daniel, «El feroz "bautismo de fuego" de los pilotos en la Guerra de Malvinas: 57 misiones aéreas y 20 toneladas de bombas sobre la flota británica», *Infobae*, 1.º de mayo de 2019.

Cociffi, Gaby, «Malvinas: la flota británica bajo fuego, la "pelea de perros" con los Harriers y los gritos de guerra de los pilotos».

Infobae, 25 de mayo de 2020.

Coelho dos Santos, Guillermo, «La isla de Thule: un oscuro prólogo y un misterioso epílogo de la Guerra de Malvinas», *Clarín*, 16 de marzo de 2017.

Coli, Carlos, «La flota de mar en la guerra del Atlántico Sur. Su actuación después del 2 de abril», *Boletín del Centro Naval* n.º 816, enero/abril de 2007, pp. 87-108.

Córdoba, Gustavo, «Fuerza Aérea: Una carrera contrarreloj», *La Prensa*, 22 de abril de 2019.

Del Moral, Milton, «Malvinas: el estremecedor relato de dos héroes argentinos que resistieron el desembarco en San Carlos», *Infobae*, 21 de mayo de 2019.

Esbry, Gabriel Alejandro, «Inteligencia británica durante la Guerra de las Malvinas», *Visión Conjunta*, año 8, n.º 14, pp. 10-19, 2016.

Facchin, Eugenio L.; Speroni, José L., «El Bouchard y el fracaso de la operación británica Mikado», *Boletín del Centro Naval* 823, vol. 127, 2009.

Gaffoglio, Loreley, «David contra Goliat en Malvinas: la hazaña de los pilotos que hundieron el poderoso *Coventry* y averiaron una fragata inglesa», *Infobae*, 25 de mayo de 2019.

Messidori, Alberto H., «Pero… si estábamos tan cerca», *Boletín Centro Naval* n.º 832, enero/abril de 2012.

Sequeiro Leira, Francisco José, «Guerra de las Malvinas: Operación Sutton. Batalla aeronaval de la bahía de San Carlos», *Revista General de Marina* vol. 267, mes 4 (noviembre), 2014, pp. 656-672.

Vadell, Fernando Emilio, «Análisis de las operaciones de guerra electrónica durante la Guerra de las Malvinas en el teatro de operaciones Atlántico Sur», Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas, 2016.

Zanella, Ivanna, «Hundimiento del *Belgrano*. La tensión en alta mar que signó el dramático rescate», *La Nación*, 2 de abril de 2019.

Artículos académicos

Ranalletti, Mario, «Jamás pensé que los argentinos serían tan locos». La planificación de la recuperación de las islas Malvinas en 1982 frente al legado de la represión ilegal, *Amerika* http://journals.openedition.org/amerika/7691.

Rodríguez, Andrea Belén, «Entre la guerra y la paz: La posguerra de los excombatientes del Apostadero Naval Malvinas: Experiencias, identidades, memorias» [en línea].

Tesis de posgrado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. En Memoria Académica, 2014.

Shields, John Harris, «Defence Studies Department PhD Thesis Air Power during the 1982 Falklands Conflict», King’s College London, agosto de 2019.

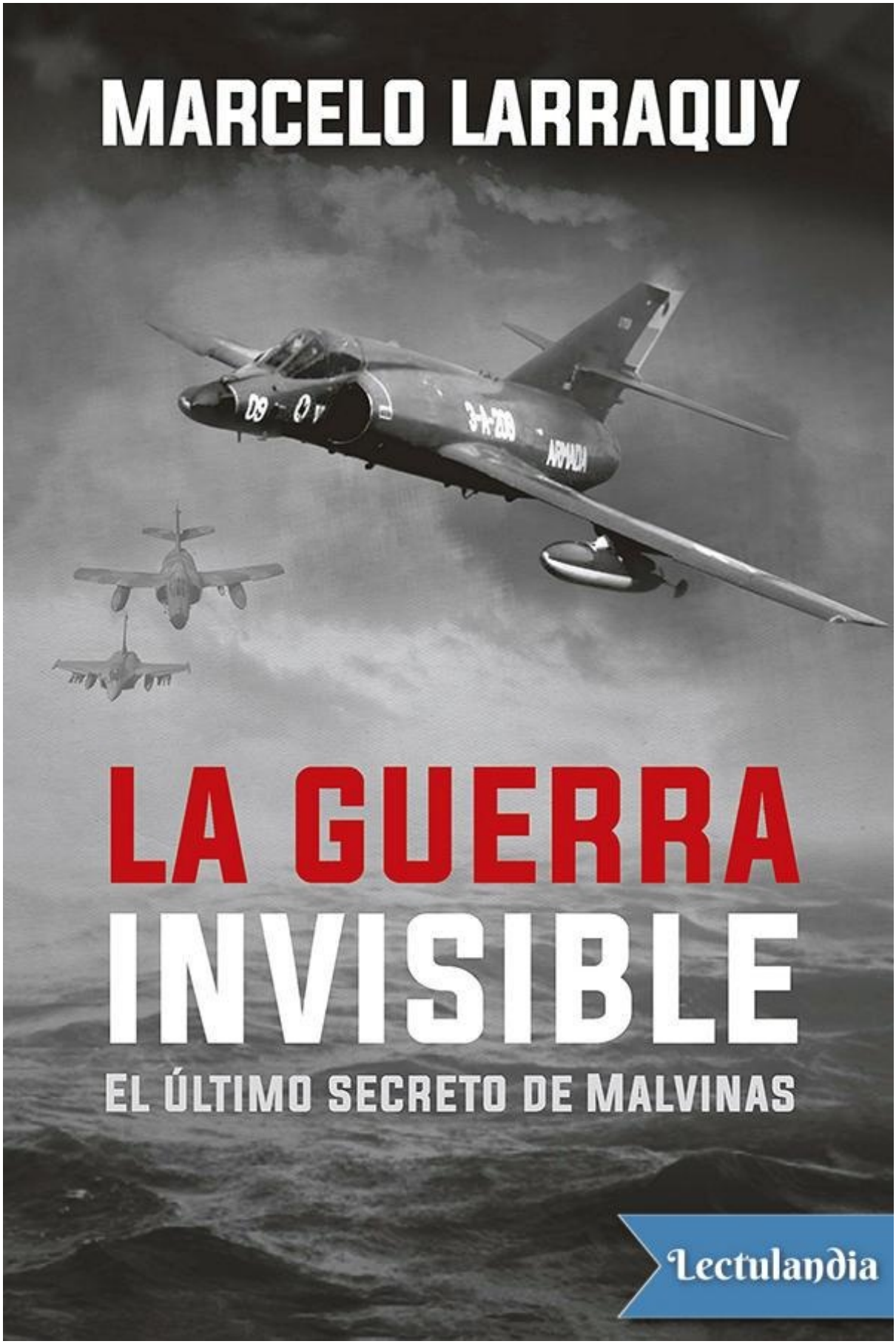


MARCELO ALEJANDRO LARRAQUY (n. 23 de julio de 1965 en la ciudad de Buenos Aires) es un historiador, periodista, escritor, guionista y profesor argentino, ganador del Diploma al Mérito 2007 y 2017 de la Fundación Konex.

Estudió la carrera de Historia en la Facultad de Filosofía y Letras (UBA), y se graduó con la tesis «*El Ejército Montonero*». Fue docente de periodismo en la Universidad de Belgrano (UB) y en la Universidad de Buenos Aires (UBA) y en la Universidad Torcuato Di Tella (UTDT). En sus trabajos se dedica a estudiar la historia argentina de la década del sesenta y setenta.

Como periodista realizó investigaciones y escribió artículos para los diarios *Crítica* (Argentina), *El País* y *Diario 16* (España) y las revistas *Guerin Sportivo* (Italia), *Don Balón* (España) y *Rolling Stone* (Argentina). Fue subeditor de la revista *Noticias* durante 8 años. Escribió guiones de biografías y documentales para programas de televisión. Es jefe de la sección Investigaciones del diario *Clarín*. Realizó una investigación periodística para el ciclo de biografías «Historias Verdaderas», en el canal América y la investigación y escritura del libro cinematográfico sobre la película *«Yabran»*. Además escribió el guion cinematográfico basado en el libro «*Fuimos Soldados*», junto al actor Diego Peretti.

Fue doblemente ganador del Premio Konex al Periodismo de Investigación por sus trabajos entre 1997 y 2007 y el Premio Plèyade a la mejor investigación periodística del año 1999. Además como guionista es creador de la serie *9mm*.


MARCELO LARRAQUY
LA GUERRA
INVISIBLE
EL ÚLTIMO SECRETO DE MALVINAS
Lectulandia