

## CAPÍTULO 11

### “Nunca van a creer esto”

*La gran defensa contra la amenaza aérea es atacar los aviones del enemigo lo más cerca posible de sus puntos de partida.*

Winston Churchill

“Nunca van a creer esto,” exclamó Bill. “EL Gobierno aprobó un plan para una operación del SAS (*Special Air Service*) [Servicio Aéreo Especial] en el interior de Argentina con el fin de destruir los aviones Súper Etendards y misiles Exocet. “El anuncio de Bill se encontró con un silencio apabullante durante unos pocos segundos. No supe como reaccionar; ninguno de nosotros supo. Se interrumpió el silencio por las numerosas expresiones que significaban una mezcla de descreimiento, asombro e incredulidad.

“¿De qué se trata todo esto, Splot?, pregunté.

“No puedo decir más en esta etapa por razones de seguridad”, respondió Bill. “Quiero que todos ustedes se vayan y descansen durante el resto del día. A las 18 horas, quiero que todos ustedes me informen si desean o no ser voluntarios en la misión. Ah, sí, algo más, es un viaje de ida- no hay manera de que el helicóptero pueda regresar a la Fuerza de Tareas”.

La larga noche, junto con las noticias increíbles, nos dejó a la mayoría sintiéndonos muy atontados. Sin más conversaciones sobre el tema, nos retiramos de la sala de instrucciones y tomamos caminos separados. Yo me dirigí directo al casino de oficiales a buscar un desayuno muy deseado. Una decisión de tal magnitud no se podía tomar apresuradamente o sintiéndose casi con el cerebro agotado, así que me fui para poder tener unas pocas horas de sueño que necesitaba desesperadamente.

Se estaba haciendo de día a medida que el *Hermes* iba en movimiento, dirigiéndose de regreso hacia la seguridad relativa de la Fuerza de Tareas, unas 150 millas al noreste. Más tarde, esa mañana, dos Harriers piloteados por Dave Morgan y Ted Ball llevaron a cabo una misión de reconocimiento fotográfico sobre la Isla Pebble. Los resultados revelaron que todos los once aviones en el campo aéreo fueron inutilizados para volar, por estar casi destruidos o severamente

dañados. Después, el Almirante Woodward comentó, “desde mi punto de vista, esta única operación es fácilmente el mejor ejemplo de una operación especial exitosa con todas las armas que probablemente no veamos en mucho tiempo”. Durante gran parte de la mañana y la primera parte de la tarde, dormí como un bendito, acurrucado cómodamente en la cabina de día del Capitán, ajeno a todo lo que sucedía a mi alrededor, en particular la preparaciones preliminares que estaban en curso para el audaz ataque aéreo del SAS en Argentina.

Inmediatamente después del amanecer, los jefes militares en Londres habían recibido informes de la Fuerza de Tareas acerca del éxito total de la misión de Acción Directa del SAS en la Isla Pebble. El Almirante Woodward y los comandantes Northwood y Hereford, ahora estaban ocupados dándole los últimos toques a un plan para ocuparse de los restantes misiles argentinos Exocet. El éxito del ataque aéreo del SAS hizo mucho para convencer a los planificadores militares de la factibilidad de montar una segunda operación de este tipo, solo que esta vez, contra los misiles Exocet y sus aviones de lanzamiento, los Súper Etendards, en su base de operaciones de Río Grande, en la isla de Tierra del Fuego, unas 400 millas, o algo así, al oeste de las Islas Malvinas. El éxito reciente contra los blancos en la Isla Pebble ahora daba a la idea, un ímpetu y empuje renovados. De hecho, el gabinete de guerra ya había dado la aprobación tentativa a lo que se conoció como “la opción interior”, habiendo tomado el asesoramiento de Sir Michael Havers, el Procurador General, de que dicha operación sería legal conforme a las leyes internacionales.

Después del ataque al *Sheffield*, la opción interior fue observada de manera creciente como el único método factible de impedir el despliegue de más misiles Exocet contra la Fuerza de Tareas, y el Comité Conjunto de Inteligencia había solicitado al SAS que diseñara los planes necesarios. La planificación detallada para un ataque aéreo contra Río Grande había comenzado con el equipo del SAS en Hereford durante las dos semanas anteriores. La opción de introducir la fuerza de reconocimiento preliminar por medio de un Sea King, montado desde la Fuerza de Tareas, tuvo su génesis en una idea pensada por el Capitán Lyn Middleton, aunque coincidentemente el equipo de planificación del SAS en Hereford había arribado a la misma conclusión habiendo descartado las opciones de inserción por paracaídas y submarinos.

Dejando de lado por un momento los obvios obstáculos a saltar para lograr la aprobación política necesaria para dicha operación, hubo consideraciones prácticas significativas. Antes de que un ataque aéreo pudiera ser autorizado, fue esencial establecer más allá de cualquier duda, que el avión y los misiles estuvieran en Río Grande. Aunque no se conocía en el momento de las





hostilidades, después de la guerra se reveló que para ocultar las pérdidas de aviones a sus pilotos, a los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina con base en Río Gallegos, se les ordenó que se recuperaran en Río Grande después de las misiones. Hubo, en consecuencia, todas las posibilidades de un acuerdo recíproco aplicado a los Súper Etendards. Se requeriría una pequeña fuerza para reconocer la base y confirmar la presencia del avión y los misiles antes de que se pudiera autorizar una misión de Acción Directa. Durante algunos días previos, tuvieron lugar los intercambios de señales y conversaciones seguras por satélite entre la Fuerza de Tareas, los Cuarteles de la Flota en Northwood, MoD, el Plantel de Dirección del SAS (DSAS) y los comandantes del Grupo Anfibio de Tareas. Se discutieron varias opciones para ejecutar el reconocimiento preliminar y el ataque aéreo, y hubo idas y vueltas entre los distintos comandantes. Finalmente, se decidió que un solo Sea King IV de la Fuerza de Tareas introduciría la fuerza de reconocimiento de nueve hombres.



Temprano por la tarde, pude salir de la cama gateando después de haber disfrutado de más sueño del que había tenido en días. La decisión de si debía o no ser voluntario para una misión sin retorno no me impidió dormir profundamente – estaba demasiado cansado después del vuelo épico de la noche anterior de casi seis horas para tener alguna preocupación: una supermodelo podría haber caminado desnuda en mi cabina- quizás debería decir la cabina del capitán- y no habría movido un párpado.

Después de un almuerzo tarde en el ACRB (*Aircrew Refreshment Buffet*) [Buffet para Refresco de la Tripulación], fui a la Cubierta 03 para ver lo que estaba sucediendo en el gran mundo de la luz del día. Necesitaba tener la cabeza lo más clara posible si iba a tomar una decisión sensata en cuanto a si debía o no ser voluntario en la operación Argentina. El clima había mejorado enormemente: la ráfaga de la noche anterior fue reemplazada por una suave brisa y el mar estaba calmo bajo los cielos soleados; el aire del límpido Atlántico Sur era refrescante. Faltaban cuatro horas antes de que tener que darle una respuesta a Bill y necesitaba la calma relativa y el espacio privado que me daba la Cubierta 03, lejos de todos, para aclarar mis pensamientos. Al principio, traté de llegar a la decisión desapasionadamente mediante la exclusión de cualquier pensamiento sobre Lorraine, mis hijos y mis padres, concentrándome, en cambio, en los imperativos militares.

Hice pasar por mi mente un cálculo militar, o lo que en 1982 se conocía como una evaluación. El Almirante Woodward consideró que la tarea era vital para la supervivencia de los

barcos capitales de la Fuerza de Tarea y la victoria final; que la decisión era clara y por encima de cualquier reproche. Había dos caminos abiertos para mí: ser voluntario o no ser voluntario. Tenía que haber una tripulación de voluntarios, pero ¿por qué yo tenía que ser un miembro de ella? Con excepción de tres de los pilotos, cada uno de los seis restantes entre nosotros, tenía las capacidades de vuelo y navegación requeridas. Los pilotos que debían estar exentos de la operación eran, Bill, debido a su función de comando; Bob Grundy, debido al trauma que sufrió en el amerizaje tres semanas antes y Paul por su relativa inexperiencia como piloto. Los restantes seis teníamos una cantidad similar de horas de vuelo y experiencia operativa. En cuanto se completara la tarea de vuelo, no ser detectados y la supervivencia se convertirían en imperativos, y yo era el único de los seis que era *marine*, me había entrenado con el SAS y tenía las capacidades para operar y sobrevivir detrás de las líneas enemigas: esas capacidades eran mi *métier*. Les debía a los otros el poner este conjunto único de capacidades a disposición del bien común. Finalmente, aunque había tratado de permanecer desapasionado, y totalmente objetivo, permití que la emoción tuviera una parte en mi decisión. Cada uno de nosotros estaba casado y la mayoría teníamos hijos pequeños; emocionalmente los libros estaban balanceados de manera pareja. Tome mi decisión: sería voluntario.

Mientras estaba reclinado sobre la baranda, observando las idas y vueltas en la cubierta de vuelo y mirando fijamente lejos hacia el mar, no sabía que a unas pocas millas al noreste, el equipo de reconocimiento del SAS estaba saltando desde un C130 al mar después de un vuelo maratónico de 28 horas desde el RU. El equipo fue recogido rápidamente por Sea Kings ASW y depositado en el *Fort Austin* de la RFA. Iba a ser una sorpresa describir, unas horas después, que el líder del equipo que iba a ser destinado a Argentina, era un viejo amigo a quien había visto por última vez dos años antes cuando asistimos al mismo curso de entrenamiento militar.

Muy poco antes del plazo de las 18 horas, me dirigí a la cabina de Bill y le informé sobre mi decisión.

“Gracias, Dick”, fue la respuesta de Bill, y agregó, “te informaré sobre la decisión más tarde. Con eso, no había nada más que decir y me fui al casino de oficiales para la cena pensando en quién más se habría ofrecido como voluntario. Mientras estaba sentado comiendo, no pude evitar levantar la vista y mirar a los otros pilotos, preguntándome quiénes de ellos se habían ofrecido como voluntarios y quiénes no, y qué había influido en sus decisiones. Nunca lo iba a descubrir.

La noche comenzaba y había una misión de combate programada para la noche que todavía había que planificar. Algunos de los equipos del SAS y el SBS habían estado operando en las islas durante casi tres semanas y necesitaban la extracción, al haber completado sus tareas, o el reabastecimiento. Esta noche habría una formación de tres helicópteros a la Isla Soledad (*East Falkland*). La luna estaba ahora en cuarto menguante y no saldría hasta las 02.45 horas. Las condiciones en el mar seguían estando calmas y después del amanecer, el cielo se aclaró, creando niveles de luz razonable para la primera parte de la misión de combate y, luego de la salida de la luna, aun mejor condiciones. El lanzamiento de la misión fue fijado, entonces para las 23.00 horas. Mientras hacíamos nuestros preparativos, no sabíamos que el *Fort Austin* se había unido nuevamente con la Fuerza de Tarea y el equipo del SAS, que habían estado arrojándose en paracaídas al mar durante la tarde, habían sido transferidos al *Hermes*, sumergiéndose y muy cansados después de su dura prueba.

Para las 22.30 horas, las naves fueron alineadas en sus lugares y Pete, "Doc" y yo fuimos al helicóptero. En clave, "Flyco" (sala de control de aviación junto al puente que da a la cubierta de vuelo sobre un portaaviones) entregó los datos de navegación y los tres helicópteros se lanzaron en la oscuridad, 140 millas al noreste de Puerto Stanley. El tiempo de tránsito al avistaje de tierra sería de menos de una hora, treinta minutos, por lo tanto, nos fijamos en nuestra formación bien establecida a 50 pies y disfrutamos las condiciones climáticas mucho mejores. Se habían ido los vientos de proa casi impenetrables y el azote, la turbulencia y los mares montañosos de la noche anterior. En su lugar, una mar calmo, plano, casi de manera extraña e inquietante que ofrecía poco, a modo de definición a las gafas. Era esta la calma antes de otra tormenta, me pregunté, a medida que lentamente nos acercábamos a la distancia que nos separaba de la Isla Soledad. Nos habíamos acostumbrado al tiempo realmente malo y las condiciones de calma parecían de algún modo incongruentes, pero estaba agradecido por el vuelo tranquilo.

Una hora y veinte minutos después, divisamos Cabo Dolphin y la formación se dividió ya que los tres helicópteros se separaron y se dirigieron a sus destinos. En mi helicóptero, teníamos que completar dos tareas. Pete descendió la nave a 20 pies a medida que volamos sobre lo que, por ahora, era un terreno muy familiar hacia el RV (Rendezvous) 10 millas al oeste de Fitzroy. A medida que nos acercábamos al RV, la señal de luz Morse esperada de-- (Golf) fue observada con aproximadamente un cuarto de milla por delante. Pete maniobró el helicóptero en el poco

viento que había y yo le hablaba dando instrucciones para el aterrizaje. Con la ruedas firmemente en el suelo, dos soldados del SAS se abrieron paso rápidamente a la puerta de la cabina y arrojaron dos mochilas muy completas a cambio de las cuales, “DOC” entregó dos reemplazos totalmente llenos de alimentos y baterías. Un minuto después, Pete elevó el helicóptero en vuelo suspendido y realizó la transición a un vuelo hacia adelante, al noroeste hacia una posición cerca de Teal Inlet. Se esperaba que la siguiente tarea fuera un poco dificultosa.

Varios días antes, un equipo del SBS de cuatro, moviéndose oculto en la oscuridad hacia un sitio elegido como OP (*Observation Post*) [Puesto de Observación], había escuchado a un grupo de soldados argentinos que se movían en el área. En la niebla y la confusión, el equipo se dividió, con dos de ellos, ambos cabos, perdiendo contacto con el líder del equipo y asumiendo posteriormente que habían desaparecido. A pesar de los esfuerzos del líder del equipo por buscarlos a través de una serie de RVs de emergencia, los dos hombres permanecieron desaparecidos durante varios días.

Al ser rescatados por un helicóptero, el líder del equipo y otros tres infantes de marina fueron reintroducidos en el área varios días después para continuar con la búsqueda de los hombres desaparecidos. Después de buscar los RV de emergencia por segunda vez, encontraron a los dos cabos. Nuestra segunda tarea de la noche era volar al RV y recoger a todos los seis hombres. Sin embargo, hubo dificultades con las comunicaciones entre el equipo y el *Hermes* por lo que no se sabía si el líder del equipo había recibido o no el mensaje confirmando su rescate y la señal de luz Morse a utilizar. Nos acercamos al RV con más precaución que la normal, con “Doc” manejando la GPMG (General Purpose Machine Gun) [Ametralladora para uso general]. A medida que nos acercábamos al RV, se podía ver la señal de luz Morse -.-. (Charlie) - el mensaje desde el *Hermes* había sido recibido indicando que todo estaba bien. Los helicópteros habían aterrizado, los seis infantes de marina encaramados en la parte trasera de la cabina, dos de ellos ciertamente se veían sucios y agradecidos por haber sido encontrados. Los seis eran toda sonrisa a medida que la nave se elevaba en el vuelo suspendido y en camino a su transición norte-oeste hacia Foul Bay y el largo vuelo de regreso al *Hermes*.

A medida que hacíamos el camino hacia el “ Buque Nodriza”, tomé el control de Pete para que él pudiera descansar después de la intensa concentración de volar alrededor de la Isla Soledad durante una hora a solo 20 pies. El viaje no tuvo acontecimientos pero, a medida que acortábamos la distancia al barco, el clima comenzaba a deteriorarse. La neblina familiar de los días recientes

había sido un retorno bienvenido y durante los últimos cuarenta y cinco minutos del vuelo, las gafas eran inútiles. Cambié a vuelo con instrumentos, solo para poder volver a ganar vuelo visual a medida que nos acercábamos al barco. Finalmente, después de exactamente cuatro horas de vuelo, aterricé en el *Hermes* para la que sería la última vez durante la guerra.

Habiendo firmado el ingreso de la nave, me dirigí al casino de oficiales para ser sometido al interrogatorio usual después de la misión de combate. Nadie tenía mucho para decir, las tareas se habían completado todas con varios equipos del SAS y el SBS por ahora, hambrientos reabastecidos y dos infantes de marina desaparecidos, recuperados: en total, una noche de trabajo más que satisfactoria. La pregunta en la mente de todos era, ¿quién va a ir a Argentina? Todos tendríamos que esperar hasta más tarde para descubrirlo. La prioridad ahora era dormir.

Era muy tarde por la mañana cuando me desperté, me refresqué después de una buena noche de sueño y estaba listo para cualquier cosa que el día me iba a traer. Desayuné en el casino de oficiales antes de hacer mi camino a la sala de instrucciones. Después de unos minutos, Bill entró en la sala.

“Vos estás, Dick”, dijo Bill, breve y muy al grano. ¿Es así como uno se entera de que fue elegido para volar en una misión sin retorno?, me pregunté. Decidí que debía de ser así - ciertamente no había ningún sentido en una ceremonia; había un trabajo que hacer y alguien tenía que hacerlo. “¿A quién querés para tu tripulación?”, preguntó Bill.

“¿A quién puedo tener?”

“No funciona de ese modo. Vos me decís a quien querés y yo te digo si esa persona está o no disponible”. Estaba claro que no iba a descubrir quién se había ofrecido como voluntario y quién no; y estaba bien que fuera así. No dudé en preguntar si “Wiggy” estaba o no disponible para ser mi copiloto y navegante – indudablemente era el mejor operador del sistema TANS (*Tactical Air Navigation System*) [Sistema Táctico de Navegación Aérea] en nuestro equipo y una navegación precisa sería claramente de suma importancia para el resultado exitoso de esta tarea.

“Lo tenés”, respondió Bill. “¿A quién querés como tripulante del helicóptero?” Para todas las misiones de combate con NVG (*Night Vision Goggles*) [Gafas para Visión Nocturna], hasta entonces, “Doc” Love había sido mi tripulante del helicóptero. Habíamos trabajado bien juntos y no podía ver el motivo para que hubiera necesidad de cambiar.

“Doc” Love’, fue mi respuesta inmediata.

“No está disponible”, respondió Bill. Uh, esto va a ser difícil, pensé. La tarea requería de un tripulante del helicóptero competente, pero yo sabía desde el comienzo que Bill sería reacio a romper las tripulaciones restantes de NVG si pudiera evitarlo.

“¿Qué te parece Pete Imrie?”, preguntó Bill. Pete había volado en una cantidad de misiones de combate con NVG, pero no tanto como cualquier otro de los tripulantes de helicóptero. Estaba confiado de que él poseía las capacidades para el trabajo. Si Pete era uno de los voluntarios, entonces él sería ideal.

“OK”.

“Lo tenés”. Por lo tanto, en el lapso de menos de cinco minutos, la tripulación había sido elegida. En realidad, el proceso de selección había tenido lugar durante un periodo de tiempo un poco más largo. Bill había pensado mucho el tema durante los días previos y había llegado a la composición ideal de tripulación mucho antes de que él y yo tuviéramos una charla de cinco minutos. De lo que no me di cuenta hasta que regresé a Inglaterra unas semanas después, fue de la acción de retaguardia que había sido combatida por los Royal Marines en un intento por persuadir al Almirante Woodward de no sacrificar un Sea King IV, sino, en cambio, sustituir un Sea King II ASW para la misión. Puedo entender la renuencia de los Royal Marines a perder otro helicóptero de soporte valioso. Con los aterrizajes anfibios en San Carlos programados para el 21 de mayo, la fuerza anfibia necesitaba tantos helicópteros de soporte como fuera posible. El Sea King que se perdió el 23 de abril había reducido la cantidad de Sea Kings de comando a trece; mi partida de la Fuerza de Tareas reduciría eso a doce. Trágicamente, el 19 de mayo, otro Sea King iba a tener un amerizaje forzoso en la noche con la pérdida de veintiún vidas, incluyendo la de mi ex tripulante de helicóptero, “Doc” Love, dejando apenas once Sea Kings IV y dos escuadrones de Wessex V para soporte de dos brigadas. En la posición del Comandante de Brigada, habría hecho las mismas protestas. Sin embargo, la cantidad inestable de helicópteros no era un factor determinante. Los Sea King ASW no eran compatibles con NVG y con el poco tiempo disponible, la conversión de un helicóptero era impracticable.

La planificación ahora podía empezar en detalle. Bill y yo nos dirigimos al casino de oficiales anexo que lo estaba usando la célula de planificación de las Fuerzas Especiales. Al ingresar al

compartimento, el líder del equipo del SAS estaba de espaldas a mí. Al darse vuelta, me sorprendí de ver el rostro de mi viejo amigo el Capitán "A".

Lo saludé diciéndole "Hola, Andy, entiendo que voy a volar con vos a Argentina".

La expresión de Andy que antes era ansiosa, cambió a una expresión de reconocimiento con sonrisa.

"Hola, Dick", me respondió, "es bueno ver un rostro amigable". Andy y yo seguimos intercambiando amabilidades y él me contó acerca de cómo se empapó al haberse arrojado al mar en paracaídas la tarde anterior. Andy, el Mayor "E" y yo comenzamos a conversar sobre la misión mientras que Bill se fue para buscar a "Wiggy" y Pete Imrie.

Andy había traído consigo desde el RU, fotografías satelitales que cubrían Tierra del Fuego y el área de Chile desde la frontera con Argentina hasta una distancia hacia el interior de Punta Arenas. Las imágenes eran contemporáneas, a una escala de 1:50.000 de excelente calidad, amablemente suministradas por EE.UU. No se podía decir lo mismo de los mapas disponibles. Al planificar esta misión, el SAS había perseguido al RU pidiéndole mapas más grandes y de menor escala de las áreas de interés, pero, desafortunadamente, los mapas eran escasos. Habiendo revisado todo de arriba a abajo, el equipo se las tuvo que arreglar con fotocopias en blanco y negro producidas en 1939 que fueron desenterradas de los archivos geográficos de la Universidad de Cambridge. Armado con fotografías satelitales y mapas de Tierra del Fuego y Chile, volví a la sala de instrucciones para comenzar a estudiarlos.

El plan requería que la operación se montara desde el *Invincible*, saliendo a aproximadamente la medianoche, hora local, del día siguiente, lunes 17 de mayo. El Sea King elegido, la tripulación y el equipo del SAS cruzarían de cubierta desde el *Hermes* durante la tarde del lunes y haríamos nuestras preparaciones finales. Conociendo el pronóstico de niebla para Tierra del Fuego en cuarenta y ocho horas, el Almirante Woodward hubiera preferido montar la operación veinticuatro horas antes. Sin embargo, con el equipo del SAS recientemente arribado del RU, después de un vuelo largo y cansador, y con su indumentaria y equipos empapados durante la sumergida en el mar, se acordó una demora de 24 horas, aunque renuente por parte del Almirante Woodward, quien más tarde escribiría en su diario: "No tuve más alternativa que estar de acuerdo, espero que con buena gracia. Ordené que trajeran al *Hermes* y retornar al grupo principal. A medida que el transportador giraba, de algún modo sentí que el éxito del

proyecto estaba dando la vuelta con nosotros”. Después se demostraría que sus presentimientos estaban bien fundados.

Sentado en la sala de instrucciones y dedicado a los mapas y las fotografías, mi concentración se interrumpió después de unos minutos cuando se abrió la puerta y entró Bill, acompañado de “Wiggy” y Pete, ambos con amplias sonrisas, que sentí que ocultaban un nivel de aprehensión. Comenzamos a hablar de la operación cuando algunos de los pilotos de Sea Harriers entraron en la sala. Como necesitábamos llevar a cabo nuestra planificación en total secreto, rápidamente recogí los mapas y las fotografías y salimos de la sala de instrucciones “para engañar” y pospusimos todo para hacerlo en mi cabina en la Cubierta 05. A salvo de las miradas curiosas, seguimos con nuestro estudio de los mapas y las fotografías. Mientras que las fotografías presentaban un nivel excelente de detalle, aun con un examen superficial de los mapas fue suficiente para que los tres apreciáramos su valor limitado. No podríamos llevar fotografías con nosotros debido a la sensibilidad de su origen, por lo que nos ocupamos de buscar papel, copiar todos los detalles relevantes de las fotografías y comenzamos el lento y esforzado proceso de transportarlos a los mapas. El resultado fue impresionante para cualquier estándar, dando como resultado mapas que daban toda la información necesaria para la navegación precisa a una escala de 1:50.000.

En el momento de planificar la misión de combate para llevar al equipo del SAS a Argentina, la tripulación del Sea King supo que el equipo que estábamos introduciendo estaba de manera preliminar en una operación más grande pero, por razones de seguridad operativa, no estábamos informados al detalle en función del cuadro más amplio. Llevaría varias semanas antes de que yo supiera el alcance de la operación completa. Sin embargo, al recopilar este relato definitivo y detallado, los acontecimientos se describen dentro del contexto del cuadro más amplio para asegurar una cronología holística que es contigua y completa.

El plan, denominado en código, Operación Mikado, requirió que la mayoría de un escuadrón del SAS fuera cargado en dos aviones C130 que serían “aterrizados de emergencia” en la pista de aterrizaje en Rio Grande. EL objetivo del Escuadrón B era localizar y destruir los cinco aviones Súper Etendard que se creía estaban situados en el campo de vuelo y destruir los tres misiles Exocet restantes. Con su misión lograda, el escuadrón se iba a retirar cubierto por la noche e irían al Chile neutral o en los C130, si sobrevivían al ataque aéreo, o, a pie, a unas 50 millas al oeste, si los C130 quedaban sin poder volar. Los planificadores evaluaron que al aproximarse a la

base aérea desde el oeste, a bajo nivel, los C130 podrían permanecer dentro de la cobertura del radar Argentino AN/TPS 43 en Río Grande, tan cerca como unas 30 millas. Una vez que los C130 fueran detectados, las fuerzas argentinas tendrían un máximo de seis minutos de tiempo de advertencia del ataque aéreo – evaluados como apenas suficientes para una respuesta efectiva. En cuanto los C130 se detuvieran, tres de los grupos del escuadrón B localizarían y destruirían los Súper Etendard y los Exocet, mientras que el cuarto grupo atacaría al desorden de oficiales, matando tantos oficiales argentinos como fuera posible.

Para una operación de tanto riesgo, finalmente de alto perfil y políticamente sensible para recibir la aprobación final, la inteligencia precisa fue un prerrequisito esencial. Con este fin, como operación preliminar, un equipo de voluntarios bajo el comando del capitán “A” del escuadrón 6 sería introducido en Argentina para llevar a cabo un reconocimiento de cerca del blanco. Su misión sería confirmar la presencia de los Súper Etendard y los misiles Exocet y evaluar la fuerza y el aprestamiento de las fuerzas de defensa argentinas. Si el equipo identificaba una oportunidad de destruir los aviones sin mayor asistencia adicional, entonces lo iba a hacer y estarían equipados con esta misión en mente. Si no era así, entonces la fuerza de ataque principal se desplegaría en los C130. Una cantidad de opciones para el despliegue del equipo de reconocimiento fueron consideradas por la célula de planificación en Hereford, para incluir la introducción por paracaídas o submarino. Ambas fueron descartadas pronto en el proceso de planificación: la opción del paracaídas no se podría lograr sin que el avión de entrega fuera detectado por el radar, eliminando así, los elementos de sorpresa y ocultamiento; y la opción del submarino era impracticable por las aguas poco profundas mar adentro en la costa de Tierra del Fuego y la falta de disponibilidad de un submarino convencional en el marco de tiempo requerido. Esto dejó al despliegue por helicóptero como la única opción práctica para la introducción, como lo propuso el capitán Lyn Middleton unos días antes.

Entre tanto, de regreso en el RU, el grupo de ataque del escuadrón B pasó una semana entrenándose, atacando campos de la RFA en Gales y Escocia por la noche para simular el ataque aéreo a Río Grande. Durante cada ejercicio, el personal de defensa de la RFA informó el punto en el cual los aviones que se acercaban habían sido detectados en el radar- los resultados fueron desilusionantes, con la detección de algún modo más alejada del campo aéreo que lo esperado en la mayoría de los casos. Sin embargo, impertérrita, la célula de planificación continuó con los preparativos para la misión de combate, para incluir la procuración de armas y equipos

especializados. Pero el plan no careció de detractores, muchos en el regimiento, incluyendo algunos oficiales de alto rango tuvieron reservas acerca de la eficacia de la misión – en las mentes de algunos hubo demasiadas incertidumbres y demasiadas cosas que podrían salir mal. La Operación Mikado se convirtió en la operación apodada “Muerte certera” por la mayoría de los de alto rango y los soldados rasos. Sin embargo, las preparativos siguieron sin disminuir y mientras el Capitán “A” y su equipo fueron entregados sin ceremonias al *Hermes*, la aprobación para su introducción clandestina en Argentina fue otorgada por el gabinete de Guerra.

Durante el resto de la tarde y el comienzo de la noche, seguí estudiando la ruta y los preparativos del helicóptero mientras el Capitán “A” y su equipo limpiaban sus armas y secaban sus ropas y equipos después de haberse sumergido de manera no ceremoniosa. EL *Hermes* no podría moverse lo suficientemente lejos al oeste para montar la operación la noche siguiente, así que la tarea fue delegada al *Invincible*. La tarde siguiente, el helicóptero, la tripulación y nueve Fuerzas Especiales (ocho del SAS y una del SBS) cruzarían de cubierta pero entretanto, hubo otras consideraciones. Había estado meditando en mi mente por algunas horas, si sería posible o no, salvar el helicóptero convirtiendo una misión sin retorno en un viaje con retorno. Decidí compartir mis pensamientos con Bill y “Radar”. El *Sea King IV* solo puede ser reabastecido de combustible desde fuera de la cabina. Los dos puntos de reabastecimiento, uno por presión y otro por gravedad, están en popa de la puerta de la cabina y no se puede llegar a ellos desde el interior del helicóptero. Le pregunté a “Radar” si era posible diseñar una plataforma de reabastecimiento temporaria para que el helicóptero pudiera reabastecerse desde dentro de la cabina. Después de pensarlo cuidadosamente, me dijo que dicho arreglo sería posible. Con una carga completa de combustible, el *Sea King* tiene una tolerancia de más de seis horas. Con una posición de salida inmediatamente hacia el sur de las islas, el helicóptero tenía rango y tolerancia suficientes para llegar a Argentina, bajar en el lugar requerido y volver al mar a una posición aproximadamente a mitad de camino entre la costa argentina y la Isla Gran Malvina (West Falkland). Yo quería explorar la factibilidad técnica de reabastecer el helicóptero, en la oscuridad, justo hacia el oeste de ese punto, desde un submarino o buque escolta. Razoné que durante las horas de oscuridad, un submarino podría salir a la superficie y hacer un RV con un helicóptero que pudiera transferir por un montacargas, una cantidad de tambores de 45 galones de combustible. Veinticuatro horas después, o algo así, podría hacer un RV con el submarino, cargar los tambores en mi helicóptero y Pete podría recargar el helicóptero a través de la plataforma temporaria desde dentro de la cabina. Técnicamente, todo esto era factible – la

pregunta era, ¿ mi sugerencia sería aprobada? No tenía mucho tiempo para averiguarlo. Después de unos minutos, Bill regresó para explicar que mi sugerencia no era una opción – la consideraba un riesgo muy grande para un submarino o un buque escolta.

A la noche temprano, me fui a la cabina para empacar todas mis pertenencias personales; no las necesitaría más en un caso de apuro. Mientras hacía esto, mis pensamientos vagaban hacia mi esposa y mis hijos allá en Somerset y mis padres en Essex. ¿Qué harían ellos con todo esto? Me lo preguntaba. Sabía que mi madre se preocuparía, mientras que mi padre se sentiría inmensamente orgulloso – se estaba muriendo de cáncer así que razoné que era bueno que tuviera sentimientos positivos con no muchos meses por delante para vivir. Me imaginé que Lorraine habría tenido sentimientos mezclados, pero era importante para mí, saber que ella entendía la importancia de lo que yo estaba por hacer. Eran cincuenta y cincuenta las probabilidades de que mis amigos y yo viviéramos para contar la historia, así que decidí escribir cartas para mis padres y Lorraine, y dejárselas a Bill – en el caso de mi muerte sabía que él se aseguraría de que las entregaran. La carta a Lorraine se reproduce a continuación:

HMS Hermes en el mar

16 de mayo de 1982

Queridísima- El grupo de tareas está en un punto crítico y yo me ofrecí como voluntario para una misión a Argentina que es necesariamente sin retorno y de alto riesgo. Durante el corto tiempo que queda antes de partir para este último viaje, estoy aprovechando una calma pasajera en el clima y la acción del enemigo para escribir cartas preparatorias para mi posible muerte. La primera es para vos, el amor de mi vida, que está constantemente en mis pensamientos, de día y de noche. Si algo me sucede, me gustaría que supieras cuánto significaste para mí durante nuestro tiempo juntos y que los recuerdos felices están conmigo mientras parto. Por favor, tomá de mis sentimientos lo que te reconforte, dejaré este mundo más fortalecido por mis lazos emocionales con vos y los niños. No estoy seguro de qué hay por delante en las próximas horas y quizás días. Pero estoy bien preparado para lo que el destino ponga en mi camino. No estoy solo en la empresa para la cual estoy por partir y tendré amigos cerca conmigo hasta el final. Todos estamos con temor, pero bastante seguros de que pasaremos una prueba muy dura de resolver. Con cada día que pasa, ahora el clima se deteriora, el barco con frecuencia asume las características de un

paseo en un parque de diversiones - será bueno volar para escaparse del movimiento inquietante.

Estoy bien de ánimo y lo he estado desde que me fui de Inglaterra hace siete semanas. Fue gratificante ver a muchos amigos y colegas aceptar el desafío mientras mantienen el buen sentido del humor. Hubo pocas víctimas, lo sabrás por las noticias, pero hubo casos también de estrés psicológico- esta guerra está demostrando ser demasiado para algunos, los compadezco. Por mi parte, siento con fuerza que la decisión del Gobierno de ir a la guerra fue la correcta. Es solo una guerra; una guerra para la liberación de los británicos de una tiranía fascista.

Estoy seguro de que verás todo esto con tu determinación valiente y sentido común usuales. Los niños serán tu consuelo y fortaleza. Anhelaba que los criáramos juntos, pero me siento reconfortado de saber que están a salvo con vos. Tenés que consolarte sabiendo que el mío habrá sido el mejor ejemplo de sacrificio.

No te tortures por honrarme con tu lealtad. Si el hombre correcto aparece, debés aprovechar la oportunidad de ser feliz y seguir con tu vida de manera completa. Espero ser un buen recuerdo – ciertamente mi muerte no es nada para que te preocupes o te inquietes y quiero pensar que los niños tendrán un buen inicio en la vida y buenos modelos de roles de los que enorgullecerse.

Estuvimos juntos lo suficiente como para que sepas cómo te he amado, sabés que mis pensamientos han estado siempre con vos y tenés que saber que el peor aspecto de esta situación es el pensamiento de que no te volveré a ver nunca más- hay que enfrentar lo inevitable. Sé que pensás que este despliegue es peligroso – estoy contento de haber aportado mi granito de arena.

Estoy ansioso por el futuro y el de los niños – alenté a los chicos a que se interesen en las cosas que verdaderamente importan en la vida, en cumplir con nuestras obligaciones, ser leales a la conciencia de uno por encima de todo lo demás, leales a la familia y los amigos y leales a la verdad. Lamentablemente, la sociedad en la que vivimos hoy no fomenta estas cualidades. Sé que enfrentarán el futuro estoicamente – tu foto y la de los niños están siempre conmigo. ¡Qué cuento les podrás contar un día!

Por favor, sé buena con mis padres. Papá no estará mucho en este mundo; quedáte cerca de ellos. Poné cara firme para que todos vean – solamente no seas demasiado orgullosa para aceptar la ayuda por el bien de los niños- que ellos deben hacer buenas carreras y ser alguien. No tengo tiempo para escribirles a algunos de nuestros amigos – decíles que pensé mucho en ellos y valoré su amistad.

Que Dios te bendiga, mi querida. Intentaré escribir más después, si tengo oportunidad antes de partir mañana.

Escribí una carta para mis padres que adjunto a esta, mi última carta para vos. Por favor, entrégaselas cuando los vayas a ver.

Tu esposo que te ama.

El equipo empacado y la carta lista. Me senté en mi cabina unos minutos reflexionando sobre las últimas semanas desde que partí de Inglaterra: los éxitos y las tragedias; los buenos ejemplos de espíritu y coraje de los que fui testigo; el humor siempre presente, a veces negro, pero siempre bien intencionado; el sonido de *"Sailing"* de Rod Stewart mientras la Fuerza de Tareas dejaba Portsmouth; la ceremonia de "cruzar la línea"; esas primera misiones con NVG de combate, el enorme programa *"Vertrep" (Vertical Replenishment)* cuando estuve en Ascensión; la pérdida de *"Ben Casey"*; el hundimiento del *Belgrano* y el *Sheffield*; el ataque aéreo a Pebble Island; *Narwal*; el gran número de equipos de Fuerzas Especiales introducidos y respaldados. Algunos de los acontecimientos parecen muy distantes; cómo voló el tiempo.

Después de la cena, fui al casino de oficiales para buscar una cerveza cuando me encontré con *"Wiggy"*. Después de varios minutos, nos reunió el Mayor Cedric Delves, el OC del escuadrón D. Quien más tarde sería promovido a Teniente General, Cedric, estaba interesado en saber cómo nos sentíamos acerca de nuestro viaje sin retorno a Argentina.

‘No puedo hablar por *"Wiggy"*, pero me siento bien por esto’, dije. ‘*Wiggy*’ era del mismo punto de vista. A partir de su comportamiento general, Cedric daba la impresión de estar en el campo de los escépticos del SAS. Hablamos bastante acerca de la tarea antes de que yo decidiera que necesitaba estar solo con mis pensamientos durante un rato, por eso, me fui a la sala de instrucciones a través de mi cabina para recoger los mapas y las fotografías satelitales. La sala de instrucciones estaba vacía de tripulación, así que me puse a desplegar los mapas y las fotografías

y estudiarlas durante varios minutos repasando en mi mente cada milla del viaje. Me acordé del proverbio “De la mano a la boca se pierde la sopa”. Me encontré preguntándome a mi mismo qué podría salir mal. ¿Había identificado todas las posibles eventualidades? ¿Qué había que hacer en caso de que ocurriera algo inesperado? Mis deliberaciones fueron interrumpidas por Dave Morgan que entró a la sala. Se acercó y miró los mapas fotocopiados de aspecto raro. Los junté rápidamente pero sin apuro para no despertar mucho el interés de parte de Dave.

“¿Te vas a algún lugar lindo?”, preguntó Dave.

Pensé que lo mejor era no responder directamente a su pregunta, en cambio lo miré algo decaído diciendo: “Este es uno de los pocos lugares donde un tipo puede encontrar algo de paz y silencio para estudiar un poco. Si en verdad encuentro un lugar lindo para visitar, podés estar seguro que te lo diré.”

Durante el curso de la tarde y la noche, Bill y “Radar” habían estado considerando cuál sería el helicóptero más adecuado para un vuelo sin retorno. Claramente, el helicóptero tenía que estar acorde con la tarea, pero que saliera con la intención expresa de destruir una de las naves de Su Majestad, esa decisión no se podía tomar con liviandad.

Después de una consideración cuidadosa, se eligió el ZA.290 (“Victor Charlie”) el helicóptero que había estado volando en todas las misiones de combate con NVG. Las modificaciones se harían al día siguiente luego del arribo en el *Invincible*. Todos los equipos no requeridos para la tarea serían removidos, incluyendo el montacargas, el equipo para levantar las cargas, prueba de sonido, el engranaje de flotación, el deflector FOD y una pequeña cantidad de artículos auxiliares.

No había nada más para hacer a modo de preparación hasta el día siguiente, por lo que decidí irme a acostar temprano. No habría oportunidad de dormir al día siguiente antes de montar la operación, por eso, una última noche de buena calidad de sueño era esencial. Como después resultó ser, esa iba a ser mi última noche de sueño decente en muchos días. Volví a la cabina para escribir la carta a mis padres, cuya copia se incluye a continuación:

HMS HERMES en el mar

16 de mayo de 1982

Queridísimos mamá y papá:

Ustedes están leyendo esta carta porque nunca más tendré la alegría de verlos y estar en su compañía. Al momento de escribir, la Fuerza de Tareas está en un momento crítico que requiere que una misión vuele a Argentina. El vuelo es necesariamente sin retorno y por lo tanto, de alto riesgo. Es improbable que el resultado de la misión sea revelado durante muchos años, pero por mi parte, no viví para luchar otro día. Así es la guerra, creo: cumplí con mi obligación.

Por la propia naturaleza de lo que tengo que hacer, el final habría llegado rápidamente. No habré estado solo sino en la compañía de amigos y colegas cercanos hasta el final. Estuve de buen ánimo todo el tiempo con la Fuerza de Tareas. Fue reconfortante que tantos amigos y colegas afrontaran el desafío a la vez que mantenían el buen sentido del humor. Hubo pocas víctimas, lo sabrán por las noticias, pero también hubo algunos casos de estrés psicológico – la lucha en la guerra demostró ser demasiada para algunos, los compadezco. Por mi parte, sentí con fuerza que la decisión del gobierno de ir a la guerra fue la correcta. Es simplemente la guerra; una guerra para la liberación de personas inglesas de la tiranía fascista.

Por favor, reconfórtense en lo que puedan con mis sentimientos y el de cada uno de ustedes mutuamente. Dejaré este mundo libre de ataduras excepto la de mi lazo emocional con ustedes, Lorraine y los niños y con buena salud y espíritu.

Su hijo que los ama y cumple con su obligación.

El lunes 17 de mayo fue el día de la Armada Argentina. Para marcar esta fecha, muchos en el *Hermes* creían que la Armada Argentina lanzaría otro ataque Exocet sobre la Fuerza de Tareas. El clima para los Súper Etendard era ideal: sin nubes y con excelente visibilidad. Hubo indicaciones durante el día de que los Etendards nos estaban buscando pero finalmente, nunca se materializó el ataque. Todo esto ahora parece algo distante para mí a medida que mis pensamientos sobre lo que hay que hacer se concentran y cristalizan más con cada momento que pasa. Me desperté inusualmente temprano, ya sea porque disfruté de irme a acostar temprano y había recargado mis pilas, o por la espera nerviosa de la tarea por delante; no sabía por cual de las dos razones. No importa, tenía cosas que hacer y un comienzo temprano era necesario. Después de un desayuno sustancioso – iba a ser el último para mí durante muchos días, me dirigí a la cubierta 03 para tomar un poco de aire fresco y estar a solas con mis pensamientos por última vez. ¿Estaba haciendo lo correcto? Me lo seguía repitiendo. Cada vez, la respuesta era la misma: sí. La

planificación de la tarea fue completa; los asuntos administrativos finales fueron atendidos. Todo lo que se necesitaba ahora era cruzar de cubierta al *Invincible* y matar más tiempo esperando la oscuridad y el momento de partir. Me sentí como un condenado debe sentirse en las horas previas a la ejecución; los minutos me parecían horas. Con poco para hacer, mis pensamientos volvían sin parar a mi familia- ¿cómo haría frente Lorraine al hecho de que no nos viéramos nunca más? ¿Era egoísta? ¿Fui egoísta al ofrecerme como voluntario para esta misión, o hubiera sido más egoísta no hacerlo? Tenía que aclarar estas dudas en mi mente, por eso me fui de la cubierta 03 a la sala de instrucciones.

“Wiggy” y Pete ya estaban en la sala cuando yo llegué. El día anterior le había pedido diamorfina al Oficial Médico Principal (PMO) del barco.

A donde íbamos no habría atención médica disponible. Si alguno de nosotros quedaba seriamente herido, pasarían por lo menos ocho días antes de que pudiéramos buscar ayuda de las autoridades chilenas, por lo que necesitábamos estar autoabastecidos con un control efectivo del dolor a nuestra disposición. Después de unos minutos, el PMO ingresó a la sala transportando nuestro suministro de diamorfina, entregándome un envase con cincuenta ampollas. Directamente le entregué dos a cada uno: “Wiggy” y Pete. Cada uno de nosotros ató dos ampollas a la cuerda que tenía nuestras medallas de ID en el cuello para que estuvieran disponibles si eran necesarias. Puse el envase con las restantes cuarenta y cuatro ampollas en mi mochila y no mucho tiempo después, “Wings” (Comandante Aéreo) y el Capitán Lyn Middleton nos reunieron en la sala de instrucciones. El Capitán me dio instrucciones exactas de lo que tenía que hacer, y lo que es más importante, que no tenía que hacer. También me pidió que le enviara una tarjeta postal si era posible, para decirle que estábamos vivos y bien... en algún lugar. Deseándonos buena suerte, el Capitán y “Wings” salieron de la sala de instrucciones, para ser reemplazados por Nigel y Pete Rainey, los dos ofreciendo consejo seguro sobre los aspectos de la tarea. Después de que Nigel y Pete salieron de la sala, le entregué a Bill mis últimas cartas para mi familia.

“Dios quiera que nunca las lean”, dijo Bill con gran sinceridad y algo de emoción.

“Amén para eso”, respondí.

Luego de un almuerzo temprano, llegó el momento de despedirse del *Hermes* por última vez y volar una corta distancia al *Invincible*. Cargué mi mochila y la bolsa de navegación al helicóptero, pero para esta última partida desde el *Hermes* no estaría piloteando el helicóptero. En

cambio, **tres de nosotros, juntos con el equipo de fuerzas especiales**, “Radar” y un pequeño grupo de mantenimiento, fuimos como pasajeros en dos Sea Kings. El propósito del segundo helicóptero era doble: uno de repuesto en caso de que “Victor Charlie” quedara fuera de servicio y, después de nuestra partida desde el *Invincible*, volver con “Radar” y su equipo de mantenimiento al *Hermes*. Me recosté en el asiento para “capturar” todo lo que pasaba a mi alrededor. A medida que el helicóptero se elevaba de su sitio y hacía la transición alejándose del *Hermes*, me di cuenta con algún estremecimiento de que dejaba por última vez el barco que había sido mi hogar durante las últimas siete semanas.

## CAPÍTULO 12

### **HMS *Invincible***

Se sentía raro aterrizar en el HMS *Invincible* como pasajero en aquella tarde soleada de lunes. Como piloto, nunca había sido un buen pasajero y hoy no era la excepción, así que me sentí aliviado de estar fuera de la parte de atrás de la nave y sobre la cubierta. Observaba, mientras, a quienes manejaban las naves del *Invincible* cómo maniobraban a “Victor Charlie” en el “verde”, a popa de la isla. Se había decidido no plegar las paletas del rotor, sino dejarlas extendidas. Con los recuerdos recientes de la operación en Pebble Island y la demora de noventa minutos causada por los fuertes vientos, no podíamos afrontar el riesgo de una recurrencia. El helicóptero de repuesto, con los rotores plegados, fue movido a una posición a popa, como para estar inmediatamente disponible en caso de cualquier problema con mi helicóptero. Comparado con el envejecido, oxidado y gastado por la guerra *Hermes*, el *Invincible* mostró pocos signos de situaciones de peligro. El barco parecía notablemente nuevo, tanto que me quedé pensando si había estado participando en la misma guerra. Mi observación no era en modo alguno, crítica del *Invincible*, pero sirvió para hacer una distinción entre la apariencia de dos buques portaaviones en los extremos opuestos de sus respectivas vidas.

Por haberme embarcado en el *Invincible* y el HMS *Illustrious* en el pasado, cuando habían sido configurados en el rol de LPH (*Landing Platform Helicopter*)[Helicóptero de Plataforma de Aterrizaje], operando en apoyo de ejercicios anfibios, estaba familiarizado con el diseño del buque. Con excepción de “Radar” y su equipo, el resto del grupo rápidamente encontró el camino hacia la sala de instrucciones de la tripulación. Mientras tanto, “Radar” y los de mantenimiento se establecieron en la Oficina de Línea antes de ocuparse en llevar a cabo las modificaciones a “Victor Charlie” en preparación para nuestra misión. La sala de instrucciones era más grande que la que yo estaba acostumbrado en el *Hermes*, pero el *Hermes* tenía dos salas de instrucciones de la tripulación y el *Invincible*, solo una. “Wiggy”, Pete y yo nos encontramos en un área hacia la parte trasera de la sala, y seguimos con nuestra planificación y deliberaciones. El Capitán “A” y su equipo ocuparon un área a la derecha en el frente de la sala. Estábamos lo suficientemente separados

como para no molestarnos, aunque lo suficientemente cerca para poder escuchar las discusiones de los otros.

La sala de instrucciones era compartida por el grupo del Harrier embarcado, el Escuadrón 801 y los “Percutores del sonar”, el escuadrón 820. El oficial de servicio de la tripulación del Sea King ese día era el príncipe Andrés. Habíamos servido juntos en RNAS Culdrose durante 1980 cuando “H”, como le gustaba que lo llamaran, asistía al curso básico de helicópteros con el escuadrón 705 y yo asistía al curso de conversión del Sea King con el escuadrón 706. “H” entró a la sala después de que nosotros habíamos estado allí solamente unos minutos. En cuanto me vio, sonrió al reconocermelo y nos explicó que era el oficial a cargo y que haría todo lo posible para poder facilitarnos nuestra breve estadía; solamente le teníamos que informar cuáles eran nuestras necesidades y él haría los arreglos necesarios. Su ofrecimiento de asistencia se puso a prueba en varias ocasiones durante la tarde y la noche, y las provisiones fueron entregadas sin problemas según lo prometido. Sin embargo, en más de una ocasión, “Radar” lo invitó a salir de la sala de instrucciones durante períodos en los que estábamos tratando aspectos de la operación – ¡el principio de la “necesidad de saber” se aplicaba incluso al segundo en la línea de sucesión al trono (en ese momento)! Cada vez que “H” dejaba la sala algo disgustado, ¡las posibilidades de “Radar” de obtener un Rango de caballero disminuían!

No fue mucho después que el Capitán del *Invincible*, Jeremy Black, nos reunió a “Wings”, “Dusty” Milner y yo. Yo conocía a “Dusty” de mis tiempos en Yeovilton. Durante mi curso del SAS en Hereford el año anterior, “Dusty” había sido el “rostro amigable” que me iba a decir que la fase de interrogación del entrenamiento había terminado. Una vez que completó su tiempo en Yeovilton, fue designado en el *Invincible* como Comandante Aéreo. Él sería el segundo rostro amigable que iba a reconocer a bordo y volver a verlo fue muy bienvenido. El Capitán se presentó, no es que necesitara ninguna presentación, y pasó un largo tiempo sentado junto a mí conversando de aspectos de la operación. Su presencia fue reconfortante. Inmediatamente me compró con su calidez y capacidad para ponernos a todos en una sensación de total comodidad. Me sentí halagado de que estuviera dispuesto a dedicarle tanto de su valioso tiempo a un oficial junior. Yo era, por supuesto, conocedor de la importancia de mi misión y me di cuenta de que Jeremy Black tendría, en consecuencia, interés, pero sentí que la dedicación que tuvo al brindar su consejo tranquilizador, su acercamiento relajado y capacidad para comunicarse en términos de igual al igual, fueron indicadores de la calidad destacada de su liderazgo inspirador. Durante las

horas que hablamos, comencé a apreciar que por debajo de la fachada de profesionalismo fácil, había oculto un sentido del humor malicioso. En una cantidad de ocasiones, esto salió a la luz y siempre fue apropiado para el momento. Algunos años después, lo iba a volver a encontrar al entonces Almirante Sir Jeremy Black cuando era el Comandante en Jefe de la Marina y *Second Sea Lord*. Era entendible que quisiera saber acerca del resultado de mi misión. A pesar de las restricciones que tuve por la regla de secreto rigurosa de “treinta años”, no dudé en hacerle una narración completa de la operación. Con excepción del fallecido Lord Lewin, dos miembros del Grupo de Operaciones Especiales (SOG) y los dos oficiales del MoD que formalmente me interrogaron, al momento de escribir este libro, no había compartido este conocimiento con ninguna otra persona.

Temprano por la noche, el Capitán salió de la sala y “Wiggy”, Pete y yo decidimos que era hora de cenar. Después de una buena comida, lo suficiente como para mantenerme más de un día, volví a la sala de instrucciones para completar los preparativos finales de la operación. Mientras tanto, “Radar” y su equipo habían terminado las modificaciones a “Victor Charlie” y estaban dando los toques finales al papelerío. **No mucho después de la llegada del Capitán “A” y su equipo en el *Hermes*, fueron pesados, junto con sus equipos, para establecer el peso total a transportar en el helicóptero.** El *Invincible* está en proceso de desplazarse a posición de partida lo máximo que el Capitán se atreviera hacia el oeste, para reducir al mínimo la distancia a volar hasta la costa argentina, dejando así la mayor cantidad posible de combustible para usar mientras sobrevolara Argentina y en menor grado, Chile. Sin embargo, se requeriría combustible completo para la misión. La combinación de combustible completo y pesada carga pondría al helicóptero bien por encima de la MAUM (*Maximum All Up Mass*) [Masa Máxima para una Aeronave] en la partida. Un Sea King nunca había volado con ese peso antes y no había manera de saber como se comportaría la nave mientras estaba tan cargada; necesitábamos una guía. Con este fin, el día anterior, Bill pidió consejo al Centro de Pruebas de Vuelo en AAEE Boscombe Down, en Wiltshire, a través del teléfono vía satélite. El consejo de los pilotos de prueba fue: despegar con el viento de proa con la máxima fuerza posible, evitando el viento desde el costado de estribor – control del rotor de cola, usar las revoluciones y torque del rotor transitorio al máximo necesario, mantener la velocidad relativa por debajo de 75kts inicialmente y mantener el ángulo de inclinación por debajo de 20° durante las dos primeras horas de vuelo, después de lo cual, el helicóptero estaría en MAUM. Para quitar el peso innecesario y evitar la destrucción del helicóptero lo más posible, el equipo no necesario para la misión había sido retirado por ahora, incluyendo el montacargas, el

engranaje de flotación, la SACRU (*Semiautomatic Cargo Release Unit*) [Unidad de Liberación de Carga Semiautomática ], la manga de carga, prueba de sonido, balsa salvavidas, montajes GPMG, el deflector FOD, los matafuegos, la mayoría de los asientos de la tripulación y parte de la electrónica del avión – en total un ahorro de peso en la nave de 800 lb. Algunos relatos de la misión que se publicaron, incluyendo el que escribió Nigel West, dicen que el helicóptero fue acondicionado con tanques de combustible “de largo alcance” adicionales, No fue este el caso.

Estaba entretenido y meditabundo al saber que, aunque se me pedía que ingresara el helicóptero en el formulario 700 del MoD, un requisito estándar para volar una aeronave militar, nadie estaba preparado para darme una autorización por escrito de la misión de combate. La explicación que me dieron para esta situación única fue que la autorización para un vuelo desde un buque es intrínseca de la aprobación del capitán para partir. Este fue y sigue siendo el caso, pero el propósito de la autorización por escrito del escuadrón es un registro escrito del alcance exacto de la misión de combate, de cualquier restricción y del reconocimiento del Capitán de la aeronave. La anomalía hasta el día de hoy, es que el escuadrón 846 no tiene registro por escrito de la autorización de mi misión de combate. Imagino que debe de haber habido una, que por necesidad, había sido clasificada como “Top Secret”. Sin embargo, en la página siguiente, se reproduce un facsímil de la página del Formulario 700 del ModD.

#### **PÁGINA 141- Figura 1: Certificado del servicio de vuelo del ZA 290**

A medida que avanzaba la noche, el capitán “A” me entregó dinero en moneda argentina, chilena y estadounidense para poder proveerme en caso de situaciones inesperadas. Mientras contaba las decenas de miles de pesos y dólares, se me ocurrió que sería prudente llevar una pequeña cantidad de libras esterlinas además de mi parte de efectivo. Para entonces, Jeremy Black se había reunido con nosotros nuevamente e hizo una llamada telefónica solicitando al Oficial de Suministros del buque que se reuniera con nosotros en la sala de instrucciones. Después de unos minutos, el Comandante, un poco asombrado, ingresó en la sala queriendo saber por qué diablos se necesitaría un “Pusser” (en la jerga, el oficial de suministros) en una sala de instrucciones de tripulación aérea. Jeremy Black explicó que nosotros tres, miembros de la tripulación, necesitábamos algunas libras esterlinas para ayuda durante unos días. Después de pensarlo cuidadosamente, decidimos que serían £40 para cada uno. No parecía mucho, pero contando la inflación compuesta, hoy en día sería el equivalente a más de £100. Después de unos minutos, el Oficial de Suministros regresó con el dinero. Mientras que no era necesario

contabilizar la moneda extranjera, las libras, por el contrario, tenían que ser contabilizadas; yo estaba desconcertado. Necesitaba unas libras para proveerme en caso de contingencias operativas, ¡no para juntar fondos para una juerga en Londres! De hecho, tal como resultó, fue necesario para pagar ciertas necesidades, como se hará evidente en un capítulo posterior.

También mencioné a Jeremy Black que mi español era bastante rústico y que le agradecería que me diera un libro con frases en español o si podía encontrar un diccionario inglés/español en el buque.- El Capitán hizo otra llamada, el Oficial de Educación del buque apareció debidamente en la sala unos minutos después y fue invitado a buscar en el buque los libros mencionados anteriormente. Imaginen nuestra sorpresa cuando unos minutos más tarde, escuchamos por todo el buque el silbato del contramestre: *“Alguien que tenga un libro de frases en español o un diccionario, por favor, entrégueselo al oficial de educación”*. Jeremy Black y yo nos miramos uno al otro en total descrédito y horror.

“Al diablo con el secreto”, murmuró un Capitán claramente alarmado. Pasaron varios minutos antes de que un Oficial de Educación con aspecto tímido, ingresara a la sala con los obsequios de dos libros de frases en español, amablemente donados por miembros de la compañía del buque. Nunca supe hasta hoy quién entregó los libros, pero si ellos alguna vez leen este relato, entonces me gustaría agradecerles – fueron útiles en verdad.

En total, “Wiggy”, Pete y yo pasamos la mejor parte de las diez horas en el *Invincible*, una buena parte en la sala de reuniones, con una salida ocasional al casino de oficiales o la cubierta de vuelo para ver como “Radar” y los de mantenimiento seguían con su tarea. Fue durante los períodos en la sala de reuniones que me convertí en testigo de algunas de las discusiones dentro del equipo de Fuerzas Especiales. Estaba claro que había desacuerdo entre ellos con respecto a las acciones a seguir en ciertas circunstancias; en un momento, el Capitán “A” salió intempestivamente de la sala luego de un altercado con una miembro compañero del equipo. El SAS y el SBS tienen una estructura de rangos clara como todos los elementos de la Fuerzas Armadas, sin embargo, los equipos tratan de planificar sus misiones a través del consenso en lugar de la deferencia esclavista y el liderazgo autoritario. A medida que pasaba el tiempo, se hacía evidente que había cierta incomodidad dentro del equipo acerca de aspectos de la misión. El equipo comprendía un oficial y ocho integrantes de varios rangos, incluyendo tres NCO experimentados, uno de ellos un Royal Marine del SBS. En total, un grupo talentoso. El Capitán “A” era un oficial del SAS no convencional en cierto modo, popular entre sus hombres. Su segundo en

el mando era un SNCO escocés, un veterano habituado del SAS que se había endurecido con la lucha, tenaz y resolutivo. Al haber escuchado una serie de desacuerdos desde dentro del equipo, que me causaron preocupación, sentí que antes de partir, tenía que compartir mis observaciones con el capitán con respecto a la evidente intranquilidad. Mientras salía de la sala de instrucciones para ir caminado a la cubierta de vuelo, no pude evitar pensar que la operación estaba destinada a tener un resultado no auspicioso.

## CAPÍTULO 13

### Un viaje de ida a Argentina

La partida se decidió para la medianoche hora local, desde una posición cercana a la Isla Beuchene, aproximadamente unas 30 millas al sur de la Isla Gran Malvina. Todavía quedaba una hora, por lo que caminé alrededor del helicóptero realizando una inspección previa al vuelo, prestando la máxima atención a cada detalle requerido en la lista de puntos a revisar. El equipo de las fuerzas especiales subió al helicóptero y “Wiggy” y yo pasamos por los chequeos de inicio. Pete se aseguró que los pasajeros estuvieran lo más cómodos posible y que todo su equipamiento pesado estuviera seguro en el despegue. Me tomé mucho tiempo en caso de que el helicóptero desarrollara una dificultad crítica inesperada al inicio del vuelo, y no me dejara opción más que usar el helicóptero de repuesto. Con los dos motores en funcionamiento y todos los sistemas en línea, embragué los rotores. Hasta ahí, todo bien; ninguna dificultad inesperada. Teníamos todavía un tiempo antes de la llegada a la posición de despegue y el helicóptero permaneció en la cubierta durante varios minutos, durante los cuales estábamos quemando combustible precioso. El Sea King tiene capacidades de reabastecimiento tanto por presión como por gravedad. No es posible llenar los tanques completamente utilizando el sistema normal de reabastecimiento por presión; el reabastecimiento por gravedad no está permitido a bordo de los buques debido al riesgo de ignición espontánea del combustible – algo parecido a fumar o usar un celular mientras se carga el tanque de un vehículo con nafta en una estación de servicio. Sin embargo, en esta ocasión, el Capitán hizo una excepción y “Radar” se aseguró que los tanques de combustible estuvieran llenos hasta la capacidad máxima inmediatamente antes del despegue. Nos quedaban solo unos segundos, me quité mi costosa pistolera Gucci y se la entregué a “Radar” para que la tuviera a resguardo, diciéndole: “La quiero de vuelta”.

“La voy a cuidar”, me respondió. “Cuídense ustedes”.

A las 00.15 horas, “Flyco” entregó los datos de navegación y “Wiggy” fijó nuestra posición de despegue en TANS. El buque estaba echando vapor directamente en el aire a

aproximadamente 30kts, creando un viento relativo de hacia adelante de más de 60kts. A medida que "Wiggy" aumentaba las revoluciones del rotor al límite transitorio máximo, cuidadosamente apliqué potencia. Con un viento de casi la fuerza de un huracán, a través de los rotores, el helicóptero muy pesado con una masa de 23.350lbs se elevó sin esfuerzo en un vuelo en suspensión bajo e hizo una rápida transición al vuelo hacia adelante. Utilizando no más de una cantidad promedio de torques dobles, el Sea King hizo su transición a través del borde de la cubierta de vuelo y se alejó del buque dirigiéndose 265° en la oscuridad, en la noche sin luna. La Operación Plum Duff estaba en marcha.

Inmediatamente después de la partida del helicóptero, el *Invincible* y sus escoltas, *Brilliant* y *Coventry*, viraron para dirigirse inicialmente al este y luego al noreste para reunirse con la Fuerza de Tareas a más de 300 millas de distancia. Los buques necesitarían cada minuto de las restantes siete horas de oscuridad y más para acercarse a la Fuerza de Tareas. Sin embargo, el *Invincible* tomó tiempo de su largo tránsito para atraer la atención lejos de nuestro vuelo hacia el oeste lanzando dos Harriers en las primeras horas de la mañana para arrojar bengalas Lepus sobre Puerto Stanley. Esta distracción fue seguida al amanecer por un ataque aéreo en la pista de aterrizaje de Stanley por tres Harriers que arrojaron seis bombas de 1.000 lbs.

Entre tanto, ahora firmemente reduciendo la distancia al interior de Argentina, el Sea King continuaba en su, hasta entonces, viaje sin acontecimientos. Una vez bien lejos de la Isla Gran Malvina, no había peligro de ser detectados por el radar argentino que estaba en las islas, por eso, durante las primeras dos horas, piloteé mi helicóptero a una altura de 200 pies en lugar de la ahora acostumbrada de 50 pies. La altura adicional crearía un pequeño colchón de tiempo extra para maniobras en caso de una emergencia que requiriera que el helicóptero amerizara. El kit de flotación había sido retirado del helicóptero para ahorrar peso y asegurar que en caso de amerizaje forzoso en su ruta, el helicóptero se hundiera sin rastros. La etapa temprana del viaje la hicimos volando con un viento de proa fuerte pero que se reducía lentamente, lo que restringió nuestra velocidad absoluta inicialmente a aproximadamente 40kts. Con el paso del tiempo, el viento disminuyó y fuimos apoyados por nuestra velocidad absoluta que aumentaba a casi 100kts. El tiempo total de vuelo a la costa argentina nos llevaría, entonces, aproximadamente cuatro horas. Durante todo el vuelo, "Wiggy" hizo barridos regulares con el RWR Omega para establecer que seguíamos sin ser detectados por el radar argentino. Los rastros de invisibilidad del radar que estaban disponibles para nosotros, daban cuenta de todos los sistemas de radar basados en



tierra argentinos conocidos, pero no podían, por supuesto, dar cuenta de sistemas en buques. La Fuerza de Tareas no tenía modo de saber los movimientos de la Armada Argentina, así que permanecimos alertas a la posibilidad de que barcos de guerra argentinos estuvieran en las áreas marítimas afuera de la costa argentina. Mis órdenes fueron de que el helicóptero tenía que mantener el silencio de radio y electrónico durante toda la misión – con una excepción. Si nos encontrábamos con el buque argentino, ARA Veinticinco de Mayo, entonces, íbamos a romper el silencio de radio y transmitir la posición del buque utilizando la radio HF de largo alcance. Hubiera sido un verdadero acierto mandar un mensaje en una distancia tan larga, pero íbamos a intentarlo. Según parece, no hicimos contacto con ningún barco argentino de ninguna índole, ni ellos con nosotros en todo el viaje.

A medida que el viento disminuía retrocedía, la visibilidad también disminuía continuamente. Con 100 millas para volar con el propósito de llegar a la costa argentina, la visibilidad se había reducido a menos de 5 millas y había reducido la altura a 50 pies. A medida que pasaba cada minuto, la visibilidad disminuía en unos cien metros. Al llegar a una posición por encima de las 50 millas al este del lugar donde intentábamos aterrizar en el extremo sur de la bahía San Sebastián, “Wiggy” y yo nos dimos cuenta de un brillo verde misterioso, bajo en el cielo, directamente delante del helicóptero. Miré por debajo de las gafas y vi una gran luz anaranjada en un soporte relativamente constante, que parecía titilar. Al principio no pude deducir cuál era su forma y seguí volando en la misma dirección, aunque disminuí la velocidad del helicóptero a 60 kts. Cuando estuve aproximadamente a 4 millas de distancia, me di cuenta con horror, de que la luz era una llama alargada, una llama que se quemaba en el extremo de una torre en una plataforma de exploración de petróleo o gas; nos habíamos encontrado con una plataforma de gas o petróleo *off shore* argentina. Decidí evitar plataforma con un desvío amplio y viré hacia el norte para volar una ruta tortuosa con la idea de hacer un aterrizaje al norte de la bahía de San Sebastián.

Luego iba a descubrir que había sobrevolado la parte sur del yacimiento de gas Carena en Argentina que en 1982, había comenzado con perforaciones exploratorias. Al girar hacia el norte, había volado inadvertidamente en el yacimiento de gas, pero afortunadamente no encontré otras plataformas. En ese momento estaba furioso porque el equipo de planificación había puesto potencialmente en riesgo la misión al fracasar por no identificar la geografía *off shore* argentina – después de todo, no era que dicha actividad estuviera oculta o fuera incluso de bajo perfil. Todo

lo contrario, como iba a descubrir unas semanas después, al leer los artículos de los diarios publicados en la época de la guerra de Malvinas. Un artículo que presentaba el yacimiento de gas de Carena había sido publicado en el *Sunday Telegraph* el 11 de abril de 1982, con el título de: “El Atractivo del Petróleo en Aguas Turbulentas”. Para mitigarlo, los planificadores argumentarían que las imágenes satelitales disponibles del área, amablemente suministradas por EE.UU., unos pocos días antes, no se extendían en el mar más allá de las aguas de la costa, y las fuentes de inteligencia e investigación fueron precarias en el tema en ese momento. Creo que este fue otra vez un ejemplo de “niebla de guerra”, pero, no obstante, fue un error de planificación/inteligencia del que yo podría haber prescindido al enfrentarme con la niebla real que lentamente envolvía al helicóptero.

## CAPÍTULO 14

### Niebla, ¿Ahora qué?

*Si un hombre va a comenzar con certezas, terminará con dudas; pero si va a estar contento de comenzar con dudas, terminará con certezas*

Sir Francis Bacon



El desvío al norte iba a agregar aproximadamente veinte minutos al vuelo y consumir combustible valioso. Fue a las 04.30 horas cuando finalmente avistamos la costa argentina, dos horas después de haber salido la luna sobre Río Grande. La luna estaba en los últimos vestigios del cuarto menguante dando una luz ambiente adicional muy tenue. Piloteé el helicóptero hacia el oeste para interceptar la costa argentina en el extremo norte de la bahía de San Sebastián. Las olas que rompían contra el largo banco de arena que se extendía al sur en la boca de la bahía daban un contraste muy necesario con lo que eran los problemas de vuelo cada vez más difíciles. La visibilidad no era de más de una milla, cuando, al llegar a la costa, viré el helicóptero al sur para volar las 18 millas a nuestro sitio de aterrizaje pre planificado en el extremo sur de la bahía y para el cual las coordenadas habían sido programadas en el TANS. Habíamos cubierto una distancia de 320 millas náuticas hasta entonces y usado 4.000 lbs. de combustible, casi 500lbs de los cuales fueron utilizados circunnavegando el yacimiento de gas. Con otras 200 millas por volar y más de 2.000kbs de combustible restante, le comenté a “Wiggy” que iba a ser ajustado. A medida que nos acercábamos a la línea de la costa sur, podía ver las olas rompiendo en la playa de arena en el extremo sur de la boca de la bahía, que era nuestro punto de aterrizaje. “Wiggy” y yo estábamos sorprendidos por la pobre visibilidad. Ninguno de los oficiales que encontramos en el *Hermes* o el *Invincible* había mencionado la niebla durante los pronósticos climáticos para nuestra misión.

Mientras sobrevolábamos el punto, “Wiggy” fijó nuestra posición en el TANS mientras yo giraba en una dirección de 180° hacia nuestro próximo punto, reduciendo la altura a 20 pies y aminorando la velocidad del helicóptero una vez más a 60 kts. El terreno era bajo y estaba cubierto principalmente de pasto y matas de vegetación de pantano que indicaba un suelo cenagoso. A medida que volábamos al sur, la visibilidad y el nivel de luz se deterioraban

rápidamente con cada milla que recorríamos. No tenía otra opción más que disminuir la velocidad del helicóptero aun más hasta llegar a una etapa de vuelo no más veloz que un taxi aéreo. Supe que no pasaría mucho tiempo antes de que me quedara sin referencias visuales externas por las cuales volar el helicóptero. La superficie en tierra a cualquiera de los lados del helicóptero era la misma: sin rasgos distintivos y vacíos de contrastes. Ascender el helicóptero para volar sobre la capa de niebla y en un nivel mejorado de luz ambiente nos habría expuesto a la detección del radar AN/TPS 43 que se sabía estaba en Río Grande y, en consecuencia, no era una opción. Rápidamente me quedaba sin ideas u opciones y aterricé el helicóptero en el conocimiento certero de que sería mi última oportunidad de hacer un aterrizaje seguro mientras permanecía en control total del helicóptero. La ubicación planificada para el descenso por el equipo de las Fuerzas Especiales era un punto cerca de una estancia aislada, 12 millas al noreste de la base aérea de Río Grande. En el clima y condiciones de luz cada vez más adversos, pudimos volar a un punto a 7 millas de distancia de nuestro destino planificado, en la vecindad de Sección Miranda. El Capitán "A" había estado escuchando y conversando con nosotros por medio del sistema de intercomunicaciones durante todo el vuelo. A medida que aterrizábamos, el vino al frente del helicóptero para que "Wiggy" pudiera señalarle nuestra ubicación exacta en el mapa de las coordenadas en el TANS. Después de unos momentos, el Capitán "A" anunció que estaba abortando la misión porque no tenía confianza en que el helicóptero estuviera exactamente donde "Wiggy" y yo decíamos que estaba. A pesar de nuestros mejores esfuerzos por persuadirlo de lo contrario, no aceptaría la referencia del punto de aterrizaje del helicóptero y pidió que voláramos a Chile. Mientras "Wiggy" y yo objetábamos al capitán "A", tres del equipo ya habían desembarcado del helicóptero y estaban de pie sobre suelo argentino al lado de la puerta de la cabina. En este punto, el Capitán "A" les gritaba a los tres hombres en tierra.

"Lo lamento, es Chile, después de todo".

La respuesta de uno del equipo que estaba en tierra fue tan memorable como si fuera oportuno, "Chile, está helado, carajo"

Diez años después, el Almirante Sandy Woodward iba a escribir un relato con una idea general de la planificación de la operación en su libro, *One Hundred Days*. Me sorprendí con su comentario, "En mi opinión, sería casi imposible descender el helicóptero, independientemente de la precisión geográfica, en el clima que los pronosticadores nos daban para el área costera de

Río Grande mañana a la noche”. Hasta el día de hoy, no sé ¿por qué si el Almirante conocía el pronóstico del tiempo espantoso para nuestra misión, a mí no me lo habían informado?

Pasarían otros catorce años antes de que un relato supuestamente “definitivo” de la operación se publicara. En 1996, el autor Nigel West fue invitado por el SAS a sus cuarteles en Hereford, para ser informado sobre la Operación Mikado, para incluir la realización de la operación preliminar, Plum Duff. El 18 de febrero de 1996, el *Sunday Times* publicó un artículo de Nigel West con el título: “Quién se atreve, gana - Operación Mikado: El último secreto de la Guerra de las Falklands “. Un año después, el libro de Nigel West, *The Secret War For the Falklands*, fue publicado. En ambas publicaciones, el relato de la operación preliminar, Plum Duff, no representa bien los acontecimientos en Argentina. El artículo del *Sunday Times* afirmaba: “A medida que el helicóptero se acercaba al área blanco, 20 km al norte de Río Grande, el receptor de la advertencia del radar Omega en la cabina comenzó a hacer un pin, alertando al piloto de una detección por un radar hostil. Entonces, el copiloto informó que había visto una bengala a cierta distancia. Después de una consulta rápida con el Capitán “A” se acordó que la misión debía continuar, pero a medida que aterrizaban, una segunda bengala fue avistada, mucho más cerca, haciendo un arco en el cielo nocturno. La Patrulla ya se estaba agolpando en la puerta lateral cuando el Capitán “A” después de unos pocos minutos agónicos, decidió que la misión se había visto comprometida. Todo el esquema dependía de la sorpresa, y su principal tarea era evitar el descubrimiento”. La narración de mi libro describe con precisión los acontecimientos en la noche, tal como fueron registrados formalmente en los registros oficiales del MoD. El receptor de la advertencia del radar Omega no detectó el radar argentino hasta que el helicóptero fue establecido en un ascenso para alejarse de la cadena montañosa, después de que la decisión de abortar la misión ya había sido tomada por el Capitán “A”. No se vieron bengalas tierra adentro en Argentina en ningún momento. La única “bengala” que se vio durante la operación fue la llama de la plataforma de exploración de gas, a 50 millas de la costa argentina. El relato de Miguel Pita (el comandante de la base en Río Grande) de los acontecimientos de esa noche, también confirma que no se arrojaron bengalas. Uno puede especular en cuanto a por qué los relatos del SAS publicados en el *Sunday Times* y reproducidos en el libro de Nigel West no describen bien los acontecimientos reales y no es apropiado que yo desarrolle mis teorías. Les dejo a otros que saquen sus propias conclusiones.

## CAPÍTULO 15

### ¿Chile? ¡Está helado, carajo!

Con la misión que había sido abortada por el Capitán “A”, la prioridad era salir del área lo más rápido posible y volar a Chile. Durante la planificación de la operación, se habían elegido tres lugares potenciales para aterrizar y destruir los aviones a partir de un estudio de los mapas y las imágenes satelitales de Tierra del Fuego y el interior de Chile. La ubicación que se eligió finalmente estaría dictada por una combinación de combustible disponible en el momento y un reconocimiento final confirmatorio de cada locación como necesaria. La opción del peor de los casos suponía que quedaba poco combustible después de cruzar la frontera – una playa pequeña pero prominente en la costa sur de Bahía Inútil. La bahía había sido denominada así por los geógrafos británicos a fines del siglo diecinueve porque fue evaluada como inútil para instalar un puerto. Es una larga extensión de agua orientada este-oeste hacia el lado este del Estrecho de Magallanes y a menos de treinta minutos de vuelo del lugar planificado para aterrizar en Argentina.

“Wiggy” seleccionó el punto del camino en el TANS, y yo ascendí el helicóptero en un vuelo suspendido y realicé la transición hacia adelante dirigiéndome a 290°. Directamente en nuestro camino, había una cadena montañosa llamada Sierra de Carmen Silva. En la niebla, era imposible mantener el vuelo NOE, por lo tanto, no tenía opción más que ascender el helicóptero a una altitud para negociar con seguridad las montañas. Al alcanzar más de 3.000 pies de altura, las montañas formaban un obstáculo orientado aproximadamente norte-sur que se extiende a las regiones costeras al norte y al sur de Tierra del Fuego. Debido a nuestro bajo nivel de combustible, no hubo manera de circunnavegar las montañas. Al ascender el helicóptero, me di cuenta de que estaría expuesto al radar argentino AN/TPS 43 a unas pocas millas en Río Grande, pero era el riesgo que tenía que correr. “Wiggy” orientó el RWR hacia Río Grande cuando, solo a 200 pies en nuestro ascenso, el Omega cobró vida, confirmando que el helicóptero había sido detectado por un sistema de radar. La pregunta era, ¿de qué tipo y dónde?

Después de unos segundos, pudimos identificar afirmativamente la firma inequívoca de un radar de búsqueda AN/TPS 43. La señal confirmaba la ubicación en Río Grande. EL radar tiene un

alcance de 300 millas, así que estábamos seguros de que permanecería iluminado hasta que pudiéramos descender por debajo de la cresta de la cadena montañosa. El helicóptero había sido detectado, en consecuencia, los argentinos en Río Grande sabían que había un helicóptero moviéndose lentamente sobre un vector de apertura desde el área de la base aérea. Seguí ascendiendo el helicóptero, a medida que acortábamos la distancia, lentamente a la cadena montañosa. A medida que ascendíamos por sobre los 1000 pies, el helicóptero emergía de la niebla en una capa profunda de nubes estrato dispersas. Entre esas rupturas de las nubes, podía ver la luna por primera vez, baja en el cielo. La visibilidad por encima de la niebla era pobre. Después de tres minutos había alcanzado una altitud de 3.000 pies y había nivelado el helicóptero. El Omega estaba conectado en el sistema de intercomunicación, por lo tanto, durante el ascenso, podíamos escuchar el zumbido ininterrumpido del radar. Cada diez segundos había un pulso de sonido que nos recordaba, como si necesitáramos un recordatorio, que los argentinos estaban observando nuestro propio movimiento.

¿Que venía después? ¿Un radar de control de fuego argentino captaría el helicóptero? Para el caso de esa eventualidad, teníamos a Chaff y Pete con un suministro en sus manos listo para ser desplegado, por las dudas. Nos preguntábamos si había alguien en tierra en Río Grande observando la pantalla del radar. Por ahora, el helicóptero estaba por encima de las 20 millas alejado de la base aérea, por lo tanto fuera del alcance de la artillería controlada por el radar y el sistema SAM Roland que sabíamos estaba ahí. El avión capaz de volar de noche argentino era el Mirage III, ubicado en Río Gallegos. Para el momento en que las operaciones en Río Grande pudieran responder a nuestra presencia y planificar una tarea de interceptación desde Río Gallegos, estaríamos fuera del espacio aéreo argentino y sobre la frontera con Chile. Pensé que aunque el helicóptero era claramente visible, en una pantalla de radar, nuestra presencia era más probablemente evaluada como misteriosa, pero no significaba una amenaza inmediata.



La investigación que yo había llevado a cabo en Argentina en 1997, era muy reveladora. El comandante de defensa de la base en Río Grande en 1982 era el Brigadier Miguel Pita, al mando de una fuerza de más de 2.600 infantes de marina. El relato argentino de los acontecimientos indicaba que un ataque en la base aérea estaba anticipado días antes de nuestra llegada a la zona. Durante las primeras horas del 18 de mayo, el Brigadier Pita dijo que una aeronave en vuelo lento, que se suponía era un helicóptero, fue detectada por el radar acercándose a Río Grande desde Chile. La detección del radar se perdió durante unos minutos antes de restablecer el

contacto mientras el helicóptero en vuelo lento era monitoreado mientras se dirigía en dirección a Chile. El comando militar argentino suponía que un grupo de las Fuerzas Especiales se había infiltrado desde Chile y que su blanco era presumiblemente la base aérea de Río Grande. Dos elementos del relato argentino no resisten un análisis minucioso. En primer lugar, nuestro acercamiento a Río Grande fue desde el norte, desde San Sebastián; Chile está al oeste. En segundo lugar, sabíamos del radar de búsqueda AN/TPS EN Río Grande. Las propiedades de propagación del radar estaban bien documentadas. El perfil de propagación se replicaba en el rastro de invisibilidad producido por RSRE Malvern. Habría sido imposible para un helicóptero ser detectado cuando volaba a no más de 20 pies, a una distancia no menor de 19 millas desde el radar. Estaba piloteando el helicóptero por debajo de la altura de detección durante toda la fase de infiltración de la operación. ¿El helicóptero había sido detectado durante la infiltración, el Omega RWR totalmente en servicio en la cabina habría indicado tanto, y sin embargo, permanecer en silencio hasta que ascendimos el helicóptero hasta 200 pies a medida que nos acercábamos al oeste hacia Chile? Si el radar argentino de verdad detectó un helicóptero en movimiento lento dirigiéndose hacia Río Grande esa noche desde la dirección de Chile, no era "Victor Charlie".

A un nivel de 3.000 pies y dirección 290°, trataba de dirigirme inicialmente por un punto en el medio de la Bahía Inútil donde podía empezar las últimas etapas de un descenso. Con niebla y estratos bajos al este de las montañas, supuse que habría condiciones similares al oeste. Descender sobre la tierra a través de nubes bajas y niebla, habría sido descuidado y peligroso, por lo tanto, el descenso sobre el mar era la opción de menor riesgo. Después de diez minutos de avance continuo hacia el oeste, podía ver las cimas de las montañas hacia adelante. A nuestra altura actual, el helicóptero cómodamente se alejaría de las cimas de las montañas después de lo cual yo comenzaría un descenso continuo hacia el centro de la bahía. Mis ingresos a los controles de vuelo y la operación de "Wiggy" del TANS estuvieron acompañados de los pulsos rítmicos del Omega, recordándonos del peligro siempre presente planteado por el radar argentino. En quince minutos de vuelo, estaríamos en el espacio aéreo chileno y el helicóptero en breve estaría bordeando la cumbre de la cadena montañosa. Apenas cinco minutos y podría comenzar el descenso – cómo anhelaba ser detectado desde el siempre presente zumbido del radar. La tensión en el helicóptero se caracterizaba por nuestro silencio cercano. Cada uno de nosotros tenía una tarea que hacer, pero ninguno de nosotros tenía en mente hablar más de lo necesario. Nuestro largo tránsito desde el *Invincible* a la costa argentina había sido un asunto bastante

conversado, pero ahora nuestro silencio estaba dado por el diálogo esencial solamente-  
instrucciones para un cambio de dirección o altitud. Todo el tiempo estábamos cerca de ser  
hipnotizados por los pulsos del radar fuerte y claro en nuestros auriculares.

## CAPÍTULO 16

### La llegada a Bahía Inútil

Lejos de la cadena montañosa, conduje el helicóptero hacia el centro de la bahía y comencé un descenso lento. Al oeste de las montañas, la capa de nubes era más delgada y más quebrada, y el viento mas suave. A medida que el helicóptero descendía debajo de la cresta de la cadena montañosa, el Omega se silenciaba; los pulsos rítmicos ininterrumpidos del radar argentino habían cesado, como un latido del corazón que finalmente se extinguió. A medida que descendía el helicóptero, el viento disminuía y mejoraba la visibilidad. A 800 pies, salimos del fondo de la capa de estratos y la superficie de la bahía apareció ante nuestra vista; afortunadamente, no había niebla. Fue en este punto que “Wiggy” y yo le entregamos nuestras pistolas 9 mm y pistolas ametralladoras a Pete y los invitamos a arrojarlas desde el helicóptero en las aguas profundas de la bahía debajo. Al ver esto, algunos de los SAS se prepararon para arrojar sus armas, pero fueron detenidos por el Capitán “A” en ese instante. El plan general había sido que la tripulación aérea volara en Chile neutral al completar la misión de Argentina. El equipo de planificación había considerado desaconsejable que la tripulación ingresara a territorio chileno portando armas de fuego, en consecuencia, había que destruirlas. Girando al sudeste hacia la costa sur, continué el descenso a 50 pies. Al llegar a la línea de la costa, viré el helicóptero al oeste y volé hacia nuestro sitio de aterrizaje para el peor de los casos, un lengua de tierra baja que sobresalía de manera prominente en el agua, 10 millas al este de la boca de la bahía. Al acercarnos al sitio de aterrizaje, “Wiggy” hizo un cálculo del combustible – teníamos suficiente para volar las 50 millas a nuestra segunda mejor opción de sitio para aterrizaje. Mientras maniobraba el helicóptero para el aterrizaje, en un viento leve del este, le pregunté al Capitán “A” cuáles eran sus intenciones. Con el helicóptero firme en tierra chilena, y señalando en la dirección de Argentina, el Capitán “A” estudió el mapa. Le señalé en el mapa los lugares de aterrizaje de preferencia, el primero y el segundo, los dos en el interior de Chile al sur de Punta Arenas. Después de la debida consideración, decidió que su equipo dejaría el helicóptero en este punto porque era la única opción de los tres sitios de aterrizaje que tenía acceso directo a Argentina si era necesario. Era de destacar que el Capitán “A” no cuestionó la precisión de nuestra navegación una vez que el helicóptero estuvo en suelo chileno- ¡ya habían desaparecido las dudas! Le



expliqué al Capitán “A” que era mi intención volar al oeste a la opción dos de sitio de aterrizaje y, si el combustible lo permitía, más aun, a la opción uno. El Capitán “A” nos ofreció a “Wiggy”, a Pete y a mí, la oportunidad de permanecer con su equipo. Además, también ofreció destruir el helicóptero donde estaba. Le agradecí su ofrecimiento, pero lo rechacé. Tenía mis órdenes que eran lograr llegar al mejor lugar de aterrizaje si era posible de algún modo, y no veía la ventaja y sí varias desventajas potenciales, de permanecer con su equipo. El Capitán “A” me entregó dos cargas de explosivos de demolición por si los necesitaba con instrucciones rápidas para su uso. Decidí aceptar las cargas porque no había manera de saber con exactitud qué teníamos por delante.

Con el capitán “A” y su equipo desembarcados en tierra chilena, “Wiggy” seleccionó el punto de ruta en el TANS para aterrizar en el sitio dos. Levanté el helicóptero en un vuelo suspendido y realicé la transición hacia un vuelo para adelante inicialmente al este antes de girar en dirección 290° hacia la Península de Brunswick, el punto más al sur de la tierra del continente chileno. A medida que el helicóptero giraba al oeste, pude ver a al Capitán “A” y su equipo moviéndose lentamente al este en la dirección de Argentina- la última vez que yo o alguien de mi tripulación lo íbamos a ver a él y a su equipo nuevamente. Con cada milla que transcurríamos, la visibilidad mejoraba y el viento disminuía. Después de un par de minutos en el aire, pude ver claramente la isla de Dawson en el medio del Estrecho de Magallanes, 20 millas hacia delante. Nuestra dirección nos llevó al norte de la isla y fuera en el medio del estrecho. Al pasar la isla, la visibilidad aumentó y pude ver hacia el horizonte distante, la masa de tierra del interior de Chile. EL viento desapareció hasta no existir y la superficie del estrecho estaba calma como un espejo. Mientras me maravillaba de las excelentes condiciones de vuelo, mis pensamientos viajaban al contraste de las condiciones climáticas a cada lado de la cadena montañosa que habíamos cruzado hacía quince minutos. Le comenté a “Wiggy” que de haber estado en Argentina un día antes o después, las condiciones climáticas hubieran sido ideales y nuestro destino en Argentina no se habría visto comprometido por la niebla. Pero era así, aun en la densa niebla, pudimos volar hasta 7 millas de distancia del punto planificado. Las preocupaciones del Almirante Woodward por las condiciones climáticas y la demora en montar la operación se podían explicar con los acontecimientos de la noche.

Con el lugar de segunda opción a solo cinco minutos, “Wiggy” hizo otro cálculo del combustible – teníamos suficiente para llegar a nuestra primera opción de sitio de aterrizaje

aunque volaríamos en gases cuando llegáramos allí. Sin necesidad de sobrevolar el punto para ahorrar un poco más de combustible, gire el helicóptero al norte hacia nuestro punto final en el camino, una pequeña playa en Agua Fresca, aproximadamente a 11 millas al sur de Punta Arenas. En 1982, la extensión de costa por varias millas al sur de Punta Arenas estaba muy deshabitada excepto por una o dos estancias aisladas. Para evitar alertar a alguien de nuestra presencia, volé el helicóptero a 20 pies y a media milla paralelo a la costa a medida que íbamos al norte. No había viento y el mar estaba calmo y plano, reflejando la poca luz de luna que había como un enorme y oscuro espejo. Sin la ventaja del “apoyo del radio altímetro” habría sido imposible volar con precisión a una altura tan baja dada la falta total de definición de superficie o contraste para referencia visual. Después de otros diez minutos, el sitio de opción de aterrizaje uno apareció ante nuestra vista. Disminuí la velocidad del helicóptero y maniobré a tierra por segunda vez en suelo chileno, seis horas después de partir desde el *Invincible*.

## CAPÍTULO 17

### La playa al sur de Punta Arenas

*El coraje es estar muerto de miedo, pero ensillar de todos modos.*

John Wayne

El sitio de aterrizaje que había sido elegido como la opción para el mejor de los casos era una playa aproximadamente a 11 millas al sur de la gran ciudad capital de provincia de Punta Arenas.

Nuestra órdenes eran permanecer sin ser detectados si era posible de algún modo, pero evitar la captura en caso de un mínimo de ocho días luego de nuestra llegada al suelo chileno, después de cuyo tiempo, íbamos a ponernos en contacto con la Embajada Británica en Santiago, de la cual yo tenía el número de teléfono. Nuestra exfiltración eventual habría sido considerablemente más difícil desde Chile si el estado de combustible del helicóptero dictaminaba un aterrizaje final en una posición al este del estrecho de Magallanes, en la isla de Tierra del Fuego, en consecuencia, la selección de dos sitios de aterrizaje alternativos al sur de Punta Arenas. A medida que hacía el último intento por aterrizar, pude ver que la playa tenía una pendiente marcada descendente hacia el mar, pequeñas dunas al oeste y un camino menor aproximadamente norte-sur, unos pocos metros tierra adentro de las dunas.

Habiendo aterrizado, “Wiggy” y Pete se pusieron a preparar el helicóptero para entregarlo a su tumba de agua y a la historia. El plan acordado con el equipo de planificación de las Fuerzas Especiales era amerizar con el helicóptero en aguas profundas. Con este fin, “Wiggy” y Pete usaron una combinación de un hacha pequeña y un cuchillo de supervivencia pesado para agujerear el fuselaje del helicóptero en posiciones que estuvieran por debajo de la línea de agua cuando el helicóptero amerizara. “Radar” le había dado instrucciones a Pete con respecto a las mejores posiciones para hacer los agujeros. Después de cinco minutos de actividad frenética y con nuestro kit sobre la playa, “Wiggy” y Pete ataron un pedazo corto de cuerda delgada fuerte a la rueda de cola del helicóptero. Atado a la cuerda, a una distancia de la rueda de cola, había una boya “Jablex”, a la cual se unió el hacha de mano usando cinta “Gaffa”. Una boya “Jablex” tiene

un ojo en cada extremo. Al otro ojo, se ató una línea larga. Con todos los preparativos listos, elevé el helicóptero en un vuelo suspendido y volé lentamente al mar. Mientras hacía eso, las luces de advertencia de bajo nivel de combustible comenzaron a brillar en el Panel de Advertencia Central (CWP). El efecto de esto fue que temporariamente e intermitentemente me enceguecían cada vez que las luces brillaban porque parecían tener la intensidad de proyectores de exploración, cuando eran amplificadas por el NVG. A pesar de esta dificultad, pude volar el helicóptero a una posición de aproximadamente un cuarto de milla fuera de la playa, en cuyo punto americé el Sea King en el agua. Mi intención había sido dar vuelta el Sea King, moviendo el control cíclico de lado a lado, induciendo así que rodara mientras el rotor todavía giraba. Una vez que escapé del helicóptero que se hundía, nadé alejándome. En caso de que el helicóptero no se hundiera, usaría el hacha para hacerle más agujeros en la parte del helicóptero dada vuelta para hacer que se hundiera. Con todo esto bien hecho, regresaría a la playa en mi bote de supervivencia siguiendo la línea. Sin embargo las condiciones de mar calmo y plano no habían sido anticipadas y el Sea King que tiene un casco con forma de bote para facilitar los amerizajes, seguía obstinadamente erecto y estable sobre la superficie sin ningún indicio de movimiento de lado a lado o de hundirse por su propia voluntad. Decidí que el único curso a seguir era pilotear el helicóptero de regreso a la playa para hacerle agujeros más y más grandes en el fondo del fuselaje. También necesitaba localizar y jalar los interruptores de circuitos en el panel de control que desactivarían las luces de advertencias del nivel bajo de combustible. El panel de control en cuestión está ubicado en el techo del Sea King, entre los asientos de dos pilotos, y es difícil de llegar a él. Cuando estaba a punto de salir del agua, **las últimas palabras que me dijo el Capitán Lyn Middleton antes de partir del HMS Hermes, resonaron fuertes y claras: "Una vez que deje el SAS, no corra riesgos innecesarios y no haga nada que sea una tontería"**. Pensé que lo que estaba intentando hacer era un riesgo necesario y calculado para asegurar el secreto de la operación y no estaba haciendo una tontería indebida. Pero eso es para que lo juzguen otros.

Al volar de regreso a la playa, las luces de advertencia del nivel bajo de combustible aparecían constantemente indicando que el nivel de combustible estaba peligrosamente bajo. Esta no era una cuestión dado que estaba a punto de destruir el helicóptero y todavía faltaban unos minutos de combustible restantes. Más importante era que ahora estaba ciego, no de manera intermitente, sino permanente. Incapaz de ver adecuadamente a donde iba, seguí volando lentamente hacia la playa lo mejor que pude. Mi llegada fue inesperada y, mientras maniobraba el helicóptero para alinearme con la playa, vi las figuras en sombras de "Wiggy" y Pete corriendo

para ocultarse tras las dunas de arena. Ahora conmigo ciego, y sin referencias visuales externas, el helicóptero hizo un aterrizaje difícil en la playa en pendiente que dio como resultado el colapso del tren de aterrizaje de babor y que las paletas principales del rotor se pusieran en contacto con las dunas del área a mi izquierda. Con el helicóptero a punto de hacerse pedazos, cerré las palancas de corte de combustible, lo que tuvo el efecto de detener los dos motores y rápidamente apliqué el freno del rotor. Con el Sea King colgado de manera precaria, a medias sobre su lado izquierdo, evacué el helicóptero.

Mientras esperaba de pie en la playa, buscando el naufragio cercano del helicóptero, miré mi reloj. Eran un poco más de las 06.15 y en una hora más amanecería. Teníamos mucho por hacer y no mucho tiempo para hacerlo. **Consideré que era esencial incendiar el Sea King seriamente dañado para destruir la naturaleza de la misión. Entre nuestro kit, había 2 galones de petróleo como combustible para nuestra pequeña cocina y tenía los dos dispositivos explosivos que me diera el capitán "A" hacía cuarenta y cinco minutos atrás.** Antes de incendiar el helicóptero, "Wiggy" y yo destruimos el NVG como nos ordenaron, para no dejar ningún rastro de nuestros métodos operativos. Hicimos añicos las gafas utilizando cantos rodados en la playa y los pedazos fueron arrojados al mar. Con todo nuestro kit ubicado detrás de las dunas, volví a entrar al Sea King y encendí el interruptor principal de la batería para poder drenar el poco combustible que permanecía en los tanques para formar un pequeño charco bajo el helicóptero. Luego vertí un galón de nafta sobre la parte interior del helicóptero, desde la cabina a la puerta principal y arrojé los dos dispositivos explosivos en la cabina para una explosión retardada. Finalmente, encendí y arrojé una bengala de alerta de peligro nocturno en la cabina del helicóptero y una segunda bengala por debajo del helicóptero en el pequeño charco de combustible. En un instante, el avión estaba ardiendo ferozmente. Dentro de un minuto, gran parte de la cabina principal se había consumido por el fuego y la caja de cambios del rotor estaba en el suelo. Después de dos minutos, explotaron las cargas. Con el helicóptero en llamas, "Wiggy", Pete y yo tomamos nuestras mochilas, cruzamos el camino y nos fuimos hacia las colinas al oeste.

**Mapa 2:** Ruta de Introducción de la Operación Plum Duff ©Crown Copyright

Referencias del mapa:

1 Ruta pre planificada

2 Desvío alrededor de la plataforma de gas

### 3 Punto de aterrizaje en Argentina

4 Punto de aterrizaje pre planificado

### 5 Posición de descenso del SAS en Chile

6 Primera posición de aterrizaje

**Mapa 3:** Rutas recorridas en el vuelo en Argentina y Chile ©Crown Copyright

Referencias del mapa

1 Ruta pre planificada

2 Desvío alrededor de la plataforma de gas

3 Punto de aterrizaje en Argentina

4 Punto de aterrizaje pre planificado

### 5 Posición de descenso del SAS en Chile

6 Posición final de aterrizaje

## CAPÍTULO 18

### **Supervivencia en el hostil campo chileno**

Yo era partidario de viajar lo más lejos posible bajo la protección de la poca oscuridad que quedaba. Con menos de una luna en cuarto menguante, era una noche oscura. Después de haber caminado unos pocos pasos en el campo con leve pendiente, me tropecé con un objeto tirado en mi camino y me caí de traste encima del objeto. Me levanté, maldije y pateé el objeto que estaba en el camino, era un árbol caído grande. Le advertí a “Wiggy” y Pete que estaban a corta distancia detrás de mí y continué. Cuatro o cinco pasos y otra vez estaba sentado de traste, y así fue durante la hora restante – cada pocos pasos, nos encontrábamos otro árbol caído. Recogí un pedazo de madera y di unos golpes en el piso delante de mí como lo haría un ciego, para tantear el camino hacia adelante con un “bastón blanco”.

“Wiggy” y Pete me siguieron. Por lo menos, ahora podíamos avanzar sin tropiezos cada pocos pasos. A medida que los primeros vestigios del amanecer se vieron en el horizonte distante sobre Argentina, pude comenzar a ver lo que había por delante de nosotros. El camino por delante era una escena de devastación. Árboles caídos y talados cubrían toda el área desde el camino menor, al oeste por varias millas. Había otras 10 millas o algo así de este terreno salvaje, desolado y desafiante para negociar, hasta que encontráramos nuestro destino: una pequeña colina boscosa que daba a Punta Arenas desde el sudoeste.

Con un nivel de luz mejor, decidí hacer un alto en nuestro avance doloroso. No podíamos permitir que nos vieran en esas circunstancias, por lo tanto, el movimiento a la luz del día, estaba fuera de la cuestión. Aunque habíamos podido cubrir solo un cuarto de milla en una hora, estábamos a una distancia cómoda de la playa. No hubo dificultad en encontrar algún lugar adecuado para estar ya que los árboles caídos nos daban una protección ideal. Mirando atrás desde la playa no pude ver ninguna evidencia de fuego y pensé que el helicóptero debía de haberse quemado. El naufragio del Sea King estaba tapado desde el pequeño camino por las dunas de arena y la pendiente de la playa. Evalué que pasaría un día o dos antes de que el incendio del helicóptero fuera descubierto- tiempo suficiente para nuestra huida.

El amanecer del 18 de mayo fue espectacular, con el cielo en el este de un color rojo furioso. Con la salida del sol, se levantó una brisa suave. Estaba fresco, pero no indebidamente frío. “Wiggy”, Pete y yo descubrimos que si nos sentábamos derechos, la parte superior de nuestros cuerpos sería visible por encima de los árboles caídos. Esto por supuesto era inaceptable, por eso, durante el resto del día, tuvimos que asumir una posición semi inclinada mientras comíamos y bebíamos, y estar acostados boca arriba mientras dormíamos. Teníamos puestas camperas rompe vientos y pantalones para el ártico DPM, por lo tanto, nuestro camuflaje no estaba fuera de lugar entre los árboles caídos. Armamos los refugios pequeños, bajos utilizando ponchos. Al haber estado despiertos durante más de veinticuatro horas, cada uno estaba listo para dormir, pero necesitábamos permanecer alertas por cualquier peligro potencial, así que decidí tomar la primera guardia mientras “Wiggy” y Pete dormían. Con algo de alimentos fríos y un trago de agua fría en el estómago, concentré mi atención en la tarea que tenía por delante: movernos a nuestro objetivo mientras permanecíamos sin detectar durante ocho días. El movimiento hacia nuestro objetivo cerca de Punta Arenas podría tener lugar solo en la oscuridad. Los árboles caídos y el aumento de altura del terreno dictaminaron que la movida sería extremadamente lenta; afortunadamente, los días eran cortos y las noches largas. Calculé que media milla en una hora se podría lograr, pero no había ningún imperativo para forzar el paso. El movimiento no comenzaría hasta una hora después de la oscuridad, para ser completado no más de una hora antes del amanecer. Con trece horas de oscuridad aprovechables, la aritmética sugería que podríamos llegar a nuestro objetivo en dos noches: el tiempo diría.

Mientras tanto, 50 millas al sudeste a través del Estrecho de Magallanes, el Capitán “A” y su equipo se habían movido desde el lugar de aterrizaje a la protección de los matorrales y estaban preparándose para acampar durante el resto de las horas del día. Su primera prioridad fue resguardarse para no ser detectados, lo que lograron fácilmente dado el matorral denso de la costa sur de la Bahía Inútil. Su segunda prioridad fue enviar una señal de “misión abortada” a los cuarteles del SAS en Hereford a través de comunicaciones satelitales seguras y esperar más ordenes.



A medida que pasaba la mañana, estudié el área a nuestro alrededor desde la protección de los árboles. El suelo era ondulante, elevándose al oeste a una altura de aproximadamente 1.500 pies. No hubo señales de un cambio alrededor de los millares de árboles caídos – tendríamos que hacer guardia, sonreír y tolerar. Miré en dirección de la playa de tanto en tanto

para ver cualquier señal de que nuestra presencia había sido detectada. El camino estaba en silencio con poco movimiento de vehículos, quizás dos o tres por hora y ningún peatón. Nuestra elección de playa, a partir de nada más que un estudio del mapa, había sido una elección acertada. La superficie de los estrechos, que había estado previamente como un espejo calmo, ahora estaba moviéndose en la brisa. Cuando miré el agua, hacia Tierra del Fuego, me pregunté que estarían haciendo el Capitán "A" y su equipo.



"Wiggy" y Pete se despertaron temprano en la tarde. Para entonces, los tres teníamos hambre. Estábamos demasiado cerca del camino como para correr el riesgo de que olores de cocción llegaran a los lugareños que pudieran estar en el área, así que la dieta tendría que ser de comida fría y agua o "comida de marineros" hasta que nos moviéramos tierra adentro hacia el norte. Para ahorrar peso, llevábamos raciones del ártico, aunque eran altamente nutritivas y tenían miles de calorías para mantenernos, se necesitaba agua para reconstituir las comidas, un bien escaso en el área. No llevábamos mucho y pronto necesitaríamos un reabastecimiento. Una vista simple del terreno no mostraba signos de contener fuentes posibles de agua. Con el estómago lleno de galletas y chocolate, junto con agua, decidí probar y atrapar unas horas de sueños antes de que cayera la noche.

A medida que avanzara el día, el equipo de planificación del SAS en Hereford, estaría luchado con las ramificaciones de la misión abortada. Con el elemento sorpresa ya perdido, John Moss, el OC del Escuadrón B, razonó que la Operación Mikado debía revertirse a la opción de una infiltración por tierra desde Chile, pero esta sugerencia fue vetada rápidamente. La opción de introducir un segundo equipo de reconocimiento a la Fuerza de Tareas también fue descartada. En cambio, el Brigadier de la Builliere, Director del SAS (DSAS) dio órdenes de proceder con la misión sin el beneficio del reconocimiento, esta decisión dio lugar al disenso de algunos miembros del escuadrón B, incluyendo su OC- hubo un sentimiento general entre ellos de que, sin el beneficio de la inteligencia oportuna y precisa, la misión era suicida. Un SNCO muy experimentado fue tan lejos como para retirarse de la misión. Como ahora él era tibio en cuanto a la operación, el OC fue removido de su mando por el DSAS y reemplazado por el segundo en el mando de la unidad, el Mayor Ian Cooke. Esa tarde, mientras yo intentaba dormir en el campo chileno, el equipo del Escuadrón B renovado hizo los preparativos finales para su partida al día siguiente en micro a RAF Lyneham, y un vuelo de dieciséis horas a la Isla Ascensión.

Después de cuatro horas de sueño reparador, me desperté tarde. El día permaneció seco y soleado, pero fresco. Con el beneficio de otra hora o algo así, de luz de día que disminuía, los tres comimos otro refrigerio frío y nos preparamos para el corto, aunque no menos difícil esfuerzo por delante. De tanto en tanto, miraba hacia el camino y la playa pero no había signos de actividad. Realmente, el área estaba misteriosamente silenciosa. En la soledad al oeste del estrecho de Magallanes, no había evidencia de un ruido generado por el hombre: ninguna industria, poca agricultura, ningún ruido de fondo del tráfico; ningún viento fuerte que sople a través de los árboles o contra la infraestructura hecha por la mano del hombre. No había absolutamente ninguna fuente de sonido que no fuéramos nosotros tres conversando en voz baja y murmurando. En cualquier circunstancia, hubiera sido un área fascinante para explorar y yo determiné que un día volvería y disfrutaría el ambiente en libertad. No tuve manera de saber que la oportunidad se presentaría sola en unas pocas semanas – por el momento, el imperativo era la supervivencia. Miré hacia el este, hacia Argentina al horizonte que desaparece rápidamente y distante. Otra hora y estaría oscuro. Mientras estudiaba la penumbra a mi alrededor, supe que los colores de la naturaleza muy lentamente se estaban yendo del paisaje. La tierra distante del otro lado del agua, que durante el día había sido de color verde claro, ahora era gris. El mar se había transformado de un azul oscuro rico a negro. Lentamente, los rasgos distantes desaparecieron. A medida que descendía la oscuridad, la brisa leve disminuía. Todo estaba calmo. La salida de la luna no se produciría hasta la madrugada siguiente y me di cuenta, en consecuencia, que las primeras horas del movimiento en tierra serían especialmente difíciles en plena oscuridad. Con nuestro kit empacado, era tiempo de partir.

Con mi “bastón blanco” en mano, di unos pasos tentativos hacia adelante antes de encontrar el primero de los muchos árboles que iban a poner a prueba nuestra resolución en las noches venideras. Al llevar una mochila razonablemente pesada, trepando progresivamente y encaramándonos sobre árboles caídos cada diez pasos o algo así, tanto la fortaleza como la determinación de uno se ponen a prueba. Estaba claro que los tres estábamos buscando el camino duro, después de media hora, me detuve a descansar un poco y beber agua. Habíamos hecho apenas 100 metros. Mi cálculo de cubrir media milla en una hora pasó a la historia – un objetivo más realista sería casi una milla por noche. Después de diez minutos de descanso, partimos nuevamente. Y así fue durante las próximas horas- media hora de frustrante camino sobre el curso de obstáculos más grande del mundo, seguido de un breve descanso. Alrededor de las 03.30, salió la luna. Baja en el cielo y en sus últimos vestigios, agrega un poco de luz extra. Como

deseaba que no hubiéramos destruido las gafas tan pronto al llegar al suelo chileno. Durante las primeras horas, el clima permaneció seco. Al principio, era una noche clara y sin contaminación lumínica podía ver más estrellas que las que había visto en toda mi vida. Eran condiciones ideales de luz para NVG, pero, lamentablemente, sin ellas, éramos efectivamente ciegos. A medida que se iba el tiempo, el clima cambiaba con luz pero lluvia persistente durante un par de horas.

Después de casi diez horas de avance frustrantemente lento y literalmente doloroso, nos encontramos con un pequeño valle que ofrecía una protección excelente para no ser vistos. Decidí hacer un alto y seguir en ese lugar hasta la noche siguiente. Dejé a “Wiggy” y Pete que armaran nuestra pequeña carpa de supervivencia y exploré la zona circundante, buscando agua. Tome tres botellas de agua y partí en la oscuridad. Seguí la línea del valle y después de aproximadamente un cuarto de milla, encontré un pequeño arroyo. Después de llenar las botellas con agua, volví al campamento, y llegué mientras el primer indicio del amanecer aparecía en el horizonte distante. Mirando hacia atrás a la playa, calculé que habíamos caminado unas 23 millas patéticas. Al estar a más de dos millas de la playa y aproximadamente a media milla del camino, estábamos lo suficientemente tierra adentro como para arriesgar el agua y la cocción de los alimentos. Decidí, en consecuencia, que en cuanto se hiciera de día, tendríamos una comida caliente y una bebida en nuestro estómago. Mientras me recostaba contra un árbol, usando mi mochila como descanso para la espalda, los tres nos maravillamos por la vista sorprendente del amanecer sobre Argentina. Los dedos rojos del cielo en el horizonte distante fueron reemplazados por el sol a medida que aparecía lentamente sobre las montañas al este. Le mencioné a “Wiggy” y Pete que la última vez que había visto un cielo rojo vívido fue el día que el Sheffield fue impactado por un misil Exocet. Esperaba que este amanecer no fuera tan portentoso para la Fuerza de Tareas como para nosotros. Los tres entonces especulamos en cuanto a que podría estar pasando con la Fuerza de Tareas. Sabíamos que los buques anfibios líderes habían tenido contacto con el *Hermes* el día anterior, pero era frustrante no saber que estaba sucediendo ahora mismo, 700 millas o algo así al este.

El día había comenzado bien, con mucho sol y cielo azul, y apenas un indicio de Brisa; un poco fresco, tal vez. A la inversa, los tres esperábamos que la Fuerza de Tareas estuviera inmersa en la niebla todavía, limitando así las opciones de ataque para la Fuerza Aérea argentina. Con pensamientos sobre la Fuerza Aérea en nuestras mentes como lo principal, encendimos nuestra cocina para calentar agua para una infusión y cocinar nuestra primera comida caliente en más de



veinticuatro horas. Mientras comíamos lo que para nosotros era una comida de gourmet, mis pensamientos iban a nuestra historia de coartada. Para agregar credibilidad a la historia, que había sido acordada con el Capitán Lyn Middleton, decidí que debíamos tener un diario de supervivencia. En nuestros paquetes de raciones, teníamos una cantidad de insumos de papel higiénico, aunque no era para nosotros el lujo del papel tisú suave del tipo de “trate-bien-a-su-trasero” adorado por el público británico. No, las Fuerzas Armadas usan hojas individuales de “Pussers” suaves y brillosas – no para el uso que tendrían que tener, aunque excelentes como papel para escribir. Después de la debida consideración, decidimos que nuestro diario reflejaría con precisión nuestros movimientos, si nos perdonan el juego de palabras, pero que la narración debía reflejar primero la historia de coartada de cómo terminamos en suelo chileno. La tarea de escribir el diario fue encomendada a Pete. La última tarea a realizar cada día antes de “avanzar en terreno accidentado” por la noche encampo chileno, sería registrar las actividades de las veinticuatro horas previas. Pensé que en caso de nuestra captura, el diario sería una garantía útil para respaldar nuestra historia.

Con los beneficios combinados de estar extremadamente cansados, una comida caliente y el sol cálido, el sueño fue más fácil de lograr que el día anterior. Decidí que nuevamente tomaría la primera guardia. Mientras que “Wiggy” y Pete dormían, evalué la situación y estudié el terreno para el camino de la próxima noche. Sería más de lo mismo, pero el terreno más al norte, parecía más empinado que cualquier otro que habíamos encontrado. A medida que la mañana transcurría, vigilaba el área de la playa y el camino pero la situación no cambiaba- dos o tres movimientos de vehículos por hora, ningún peatón y ningún signo de que alguien se interesara en la playa. Bien por ahora. Después de un almuerzo liviano de chocolate y galletas que bajamos con una taza de té, era mi turno de dormir mientras “Wiggy” y Pete hacían guardia. A la tarde, me desperté de un sueño profundo y realicé los preparativos para nuestro nuevo movimiento. Hasta ahora, habíamos tenido suerte con el clima durante el día sin indicios de lluvia. Mientras comíamos la cena que cocinamos, Pete comenzó a escribir las actividades de los primeros dos días en el diario de supervivencia. Fuimos cuidadosos en armar una versión de los acontecimientos que fuera convincente para las autoridades chilenas si fuera necesario. El diario, en consecuencia, era una amalgama de hechos y fabricación.

Con la luz del día inestable, levantamos campamento y partimos. Después de treinta minutos, llegamos al arroyo donde había llenado las botellas con agua durante la noche anterior, y

aproveché la protección de la oscuridad para llenar nuestras botellas de agua nuevamente antes de unirme al lujo de un *dhobi* (lavado); el agua estaba casi congelada. Sintiéndonos refrescados, partimos nuevamente. Desafortunadamente, no mucho antes de nuestro viaje, comenzó a llover, y siguió lloviendo durante gran parte de la noche. Después de un par de millas en una bóveda de árboles, nos enfrentamos con un río rápido que corría a través de nuestro camino. Estábamos mojados por la lluvia, así que no tenía sentido desnudarse y cruzar el río como nos entrenaron en el SAS. En cambio, avanzamos con dificultad a través de él. No mucho después, tuvimos que trepar una colina empinada y barrosa. Después de haber caminado durante cinco horas, empapados, embarrados, tremendamente cansados y en peligro de desarrollar hipotermia, me detuve durante la noche. Siguiendo por el terreno que habíamos cubierto, el área estaba llena de árboles caídos, que resultaban una buena protección para no ser vistos. Todavía faltaban varias horas para el amanecer, levantamos la carpa de supervivencia, nos quitamos nuestra ropa mojada y nos metimos en la bolsa de dormir.

Dos horas después del amanecer, el 20 de mayo, después de que me despertara de un sueño profundo, me puse ropas secas y dejé la carpa para estudiar el paisaje. Nuestra posición estaba bien a salvo de la vista, pero había un pequeño asentamiento al lado de la ruta, aproximadamente a 2 millas de distancia, por lo que teníamos que ser cuidadosos de permanecer fuera de la vista. La prioridad era el camuflaje de la carpa utilizando pequeñas ramas y varillas que había en las cercanías. La segunda tarea del día era colgar nuestras ropas mojadas para que se secaran; la brisa constante ayudaría en ese aspecto. Colocamos un poncho a bajo nivel sobre la ropa mojada como resguardo en caso de más lluvia. El desayuno era un raro banquete de panecillos de avena calientes y salsa de manzana, que bajábamos con chocolate caliente. Bien descansados y con el estómago lleno, nuevamente estudié el terreno. Había una ruta que parecía prometedora al norte que parecía estar en tierra muerta. Dejé a “Wiggy” y Pete en el campamento y partí al norte en búsqueda de agua y localicé un arroyo a aproximadamente 2 millas. Después de llenar mi botella de agua volví para reencontrarme con mis camaradas, llegando al mediodía.

Temprano a la tarde vimos un helicóptero que volaba al sur a lo largo de la costa hacia el área de la playa, que no estaba más a la vista, pero parecía que el helicóptero descendía en esa área general. Nuestra protección aparentemente había desaparecido.

De ahora en más, podíamos esperar que la policía chilena y el personal militar nos buscaran. En la mitad de la tarde, vimos a un hombre caminando con un perro desde la dirección

de la tierra alta al oeste de nuestra posición, colina abajo, hacia la costa dentro de unos cientos de metros desde donde estábamos nosotros, afortunadamente a favor del viento, él y su perro. Durante el transcurso de la tarde, el helicóptero hizo varios viajes al norte y el sur a lo largo de la costa. Luego, esa tarde, observamos los vehículos militares que transportaban equipos de ingeniería y plantas moviéndose hacia el sur desde la dirección de Punta Arenas al área de la playa. Ahora estaba claro que el siniestro del Sea King había sido descubierto.

Mientras yo miraba las actividades de los militares chilenos y contemplaba nuestro destino, a 4.000 millas de distancia en la Isla Ascensión, el Escuadrón B estaba clasificando su equipamiento siguiendo con su largo y cansador viaje del RAF Lyneham. Más tarde, ese día, se le informó al Escuadrón que la Operación Mikado había sido pospuesta debido a una interferencia argentina en el radar identificada en la costa de Argentina, en las cercanías de Río Grande, poniendo en riesgo, por lo tanto, su introducción en un Hércules C130. Un acercamiento al área sobre el mar, incluso a baja altura, estaba fuera de discusión; la ventana de la oportunidad se había cerrado.

Mientras tanto, en el RU, habían llegado noticias del descubrimiento del Sea King y fueron dadas en los noticieros de la noche. Lorraine estaba mirando los noticieros intensamente como lo venía haciendo todos los días desde que la Fuerza de Tareas había partido desde Portsmouth. Al ver las noticias, estaba convencida de que yo era uno de los tripulantes del helicóptero, aunque en ese momento, el MoD no había dado ningún nombre. Aún hoy, no sé si su visión se debió a intuición femenina o a hechicería; ambas están presentes en su familia.

Con una hora hasta la última luz, "Wiggy" y yo fijamos campamento, mientras Pete escribía el diario de supervivencia. Nuestras ropas se habían secado con el fuerte viento durante el día; afortunadamente no había llovido ese día. Habiendo ocultado todo rastro de nuestra presencia, partimos a la siguiente rueda de nuestro viaje. Mientras tanto, a 50 millas al este, el Capitán A y su equipo seguían ocultos esperando órdenes. Con Argentina al este, y el mar en todas las demás direcciones, sus opciones eran limitadas. Por ahora era un caso para esperar y ver. Pero para nosotros, no estaban esas restricciones y el la caminata inquieta hacia el norte continuaba.

Luego de movernos una milla y media, caminamos hacia un denso tojo de arbustos entre los árboles caídos que parecía ofrecer una cobertura excelente de la vista en todas las direcciones. La sólida combinación de bosque y tojo nos daría también cobertura aérea. Con la probabilidad



de que las fuerzas militares chilenas usaran aeronaves para buscarnos durante las horas del día, una cobertura aérea era imperativa de ahora en adelante. Con tres horas hasta la primera luz, hicimos nuestra tienda, camuflamos nuestra posición lo mejor que pudimos en la oscuridad y dormimos hasta el amanecer.

El 21 de mayo comenzó tranquilamente para nosotros, pero no para Lorraine en Crewkerne. A las 07.30 horas alguien llamó a la puerta y cuando ella abrió se encontró frente a un Capitán de la Marina Real vestido con uniforme quien se presentó como Nick Beyts. El día anterior, Nick había completado una recorrida de servicio sobre el personal de FONAC en Yeovilton y estaba viajando al Centro de Entrenamiento de Comando en Lympstone para una nueva designación como oficial del personal del Comandante. En su camino, llamó para darle a Lorraine la noticia de que yo estaba desaparecido en acción, pero presuntamente vivo; realmente noticias mezcladas. Le ofreció contención, seguridad y apoyo al comienzo de lo que se transformó en varias pruebas y días para Lorraine. Nick se distinguió aquel día, aun cuando tenía la resaca de la “ronda de despedida” de la noche anterior en Yeovilton. Lorraine le hizo el desayuno y lo llenó de café antes de dejarlo continuar su camino. Le estoy eternamente agradecido a Nick por el modo sensible en que le dio apoyo a Lorraine. Seguimos siendo buenos amigos hasta el día de hoy.

Mientras tanto en Chile, la primera prioridad para los tres era mejorar el camuflaje de nuestro sitio de campamento. Utilizando montones de ramas que estaban a nuestro alrededor, construimos una estructura sobre nuestra posición y lo cubrimos con tojo. Desafío a cualquiera a observarnos desde cualquier dirección, incluyendo desde el aire. Luego del desayuno, me puse cuidadosamente a reconocer el área inmediatamente cerca de nuestra posición. A setenta y cinco metros al oeste, me topé con un pequeño arroyo y durante la mañana pudimos movernos entre el sitio de campamento y el arroyo, mientras nos manteníamos en suelo muerto. Se sentía extrañamente civilizado, pero al mismo tiempo surrealista, poder lavarse y afeitarse mientras nos esforzábamos para no ser vistos y en libertad. Luego de nuestro habitual almuerzo de chocolate, bizcochos y una “bebida” caliente, “Wiggy” y Pete se durmieron por un rato mientras yo hacía guardia.

Temprano por la tarde me alertó el sonido de un caballo. Al principio no pude verlo, pero me di cuenta de que estaba cerca y al sur de nuestra posición. Momentos después, me alarmé al ver a un hombre llevando al caballo del área de terreno alto detrás de nosotros, colina abajo, hacia el camino costero. Desperté a “Wiggy” quien, en cambio, le dio un codazo suave a Pete, mientras el hombre, el caballo y el perro pasaban a 30 metros de nuestra posición.,

Los tres nos mantuvimos quietos y en silencio mientras nuestros visitantes no bienvenidos se alejaban lentamente hacia el este, aparentemente sin darse cuenta de nuestra presencia.

“¡Uf!, estuvo cerca”, exclamé con tono apaciguado.

“Demasiado cerca, maldita sea”, replicaron “Wiggy” y Pete al unísono. Los tres estábamos ahora alertas como drogadictos “en viaje” y listos para la posibilidad de más sorpresas. No tuvimos que esperar mucho. Alrededor de una hora después, una pequeña aeronave de ala fija voló bajo directamente sobre nuestra posición desde el norte. Era del tipo Skyvan, pero su paso fue demasiado rápido como para identificar afirmativamente la aeronave por sus marcas. Podría tener matrícula civil o militar.

“Este lugar es como Piccadilly Circus en la hora pico”, comentó Pete.

Con un par de horas por delante hasta la noche, cocinamos una comida caliente y regresamos al arroyo para llenar nuestras botellas. Mientras Pete escribía el diario de supervivencia, “Wiggy” y yo empacábamos la ropa y nuestros kit listos para hacer una milla o algo así y desplazarnos hasta la colina boscosa. Aparte de la excitación por los visitantes no deseados, y el helicóptero que vigilaba, el día había sido bueno para nosotros, el clima se había mantenido seco, habíamos comido bien y teníamos botellas llenas de agua. La actividad del helicóptero del día anterior no se había repetido y no hubo mas señales de vehículos militares en el camino de la costa. A media que los vestigios finales de la luz del día se extinguían, partimos hacia la etapa final de nuestro viaje al norte. La distancia a recorrer era de aproximadamente una milla, pero el terreno era difícil, colina arriba, el camino con arboles caídos y arbustos que encontrábamos a cada paso. A intervalos de veinte minutos parábamos para beber y descansar un poco. Era difícil. Finalmente, después de seis horas de trayecto, mucho de él concentrado en nuestras manos y rodillas, llegamos a la cima de la colina. En la oscuridad, no era posible encontrar la ubicación óptima para nuestro campamento, así que buscamos un lugar aproximado en el centro. A la luz

del día, sería posible ajustar nuestra posición si era necesario, pero por ahora, las prioridades eran el refugio y dormir.

## CAPÍTULO 19

### La Colina



La mañana del 22 de mayo comenzó seca, pero había llovido durante la noche y la lluvia había penetrado en algunos lugares de la carpa. Usando dos ponchos construimos un techo sobre la tienda antes de sentarnos a disfrutar de un desayuno de bollos de avena y copos de manzana, después del cual yo caminé alrededor de la cima de la colina para evaluar nuestra situación. Desde el lado noreste de la colina, podía ver claramente Punta Arenas a una milla o más de distancia. En el lado sur del pueblo, junto al camino costero y extendiéndose al oeste hacia los campos por alguna distancia, había un gran establecimiento. Rodeado por una alta verja de alambre y alambre de púas, tenía la apariencia de ser una base militar; había mucha actividad vehicular en el camino. Caminando alrededor de la cima de la colina en sentido contrario a las agujas del reloj, pude ver un arroyo en el fondo del valle al noroeste, pero decidí que reconocería el camino desde el sitio de campamento al arroyo después. Moviéndome al extremo sur, pude observar la ruta por la que habíamos caminado las cinco noches previas. No había señal de actividad en la vecindad de la playa o a lo largo de la ruta que habíamos tomado, lo cual me convenció de que no habíamos sido rastreados. Esta colina era densamente boscosa en la parte alta, mientras que nuestra ubicación de campamento estaba bien localizada y no podía ser observada desde tierra en ninguna dirección. Había, sin embargo, peligro de ser vistos desde el aire, por lo que reordenamos algunos de los árboles y árboles más pequeños para formar una cobertura sobre nuestra posición.

Con el sitio de campamento bien camuflado, descendí colina abajo hacia el noroeste en busca del arroyo; la ruta estaba delante, pero era empinada. Regresé para recoger a “Wiggy” y Pete y los tres nos dirigimos al arroyo para llenar nuestras botellas con agua y para lavarnos. Regresando al sitio de campamento al mediodía, comimos algo y tomamos té. Aunque a una distancia razonable de la civilización, no podíamos arriesgarnos a que el fuerte aroma del café fuera detectado y alertara a alguien de nuestra presencia. Por la misma razón, hacer un fuego estaba fuera de la cuestión. Dejando estos factores de lado, al elegir la colina como nuestro objetivo final, habíamos elegido bien. Estábamos fuera de vista para cualquier observador desde tierra, la colina dominaba el terreno circundante haciendo imposible que cualquiera se acercara a

nuestra posición oculta, y estábamos lo suficientemente cerca de la civilización como para que, cuando yo lo juzgara apropiado, no estuviera demasiado lejos para caminar a encontrar un teléfono y comunicarme con las autoridades británicas.

Durante los dos días siguientes nos acomodamos a una nueva y novedosa rutina de dormir de noche y estar despiertos de día. Pete se sumó al diario de supervivencia y demostró sus habilidades como artesano transformando pequeños troncos y ramas en una mesa para cenar, haciendo todo muy civilizado. Nos sentamos sobre nuestras mochilas en vez de confiar nuestra suerte a las sillas hechas recientemente porque no queríamos probar las habilidades de carpintero de Pete hasta ese punto, ni siquiera con nuestro peso corporal disminuido para ese entonces. Con mucho tiempo en nuestras manos, dedicamos nuestra atención a pulir nuestro conocimiento rudimentario del español, usando las frases del libro que amablemente nos donaron los miembros de la tripulación del *Invincible*. Las frases más útiles que aprendimos fueron: “Disculpe, ¿cómo se puede llegar a la Embajada Británica?”. “No hablo español”; “Necesito hablar con alguien que hable inglés”; “Mi nombre es”; y “por favor comuníqueme con la Embajada Británica”. Nos probábamos el uno al otro, una y otra vez hasta que habláramos a la perfección. Teniendo tiempo de sobra en nuestras manos observamos el área del establecimiento militar en particular y Punta Arenas en general, notando un gran número de movimientos de aeronaves desde y hacia el aeropuerto, incluyendo vuelos militares de C130 y F5s. No fue hasta que regresé a Chile en noviembre de 1982 que me enteré de la verdad sobre el préstamo de dos C130 de la RAF. Mis sospechas sobre los C130 iban a ser confirmadas tres días después.

No pasó mucho tiempo antes de que prestáramos atención a la comida. **Habiendo estado en modo de supervivencia durante ocho días,** estábamos aburridos de comer las raciones militares y deseábamos tener algo de comida de verdad. Con este fin, pusimos algunas trampas para conejos al costado de probables senderos, pero en vano. En el bosque, en la parte más alta de la colina, había un prominente árbol muerto que estaba solo en un pequeño claro. Durante los tres días, fuimos visitados regularmente por un ave de presa grande, del tamaño de un águila. Aunque todos queríamos mucho comer a esa ave, se nos ocurrió también que el ave probablemente tenía pensamientos similares sobre nosotros. Durante mi entrenamiento de supervivencia de SAS el año anterior, me había hecho amigo de dos oficiales de las fuerzas armadas danesas. Ellos fueron los únicos soldados capaces de cazar carne fresca durante el curso. Cuando les pregunté cómo lo hacían, ellos me revelaron el secreto de un arco y flecha hechos

usando madera y cuerdas. Esto me dio una idea. Elegí un pedazo de madera que parecía adecuado y diseñé un arco. La cuerda de nylon de mi cuchillo de supervivencia hizo las veces de cuerda del arco. Mientras yo estaba haciendo el arco, “Wiggy” y Pete diseñaban algunas flechas y hacían lanzamientos usando tableros de plástico blanco de la tripulación. Las flechas fueron bien afiladas hasta un punto y alivianadas cerca de sus puntas utilizando barro.

La escena estaba lista. Primero fue mi turno- después de todo, había sido mi idea hacer el arco. Avanzamos lentamente hacia el árbol muerto siendo cuidadosos de no alertar al ave, y cuando no hubo más de 20 metros de distancia, lancé mi primera flecha. Le erré al ave por unos 3 pies; nada mal para un principiante. Sin perturbarse por mi tiro fallido, el ave mantuvo su posición. Lancé una segunda flecha, sin mejores resultados.

“Dame la maldita cosa”, demandó Pete, claramente exasperado por mi pobre puntería. Recuperamos las flechas y ahora era el turno de Pete. Apuntó y lanzó la flecha. Para nuestro asombro colectivo, impactó al ave quien por unos pocos segundos miró a la flecha alojada en su pecho con descreimiento. Al ver nuestro asalto completamente frontal, el ave logró levantar vuelo, liberándose de la flecha mientras volaba hacia el mar.

“¡Joder!” exclamé.

“¡Carajo!”, dijeron “Wiggy” y Pete en armonía. Eso fue lo último que vimos del ave, de la que después descubriría que era una Águila de Mar, rara y protegida en Chile. Ya habíamos provocado un incidente internacional, así que por suerte no complicamos más nuestra trasgresión comiéndonos una especie protegida.

Durante el último día concentré mi atención en cómo contactarme mejor con el Agregado de Aviación en la Embajada Británica en Santiago. Necesitaba acceso a un teléfono, pero no tenía monedas chilenas. Pensé que habría una cabina de teléfono pública en algún lugar de Punta Arenas, o aún mejor, llegaríamos hasta la casa de algún británico expatriado- había muchos de ellos viviendo en Punta Arenas en 1982. Algunos poseían propiedades que eran claramente distinguibles como ocupadas por británicos ya que estaban pintadas con los colores y el diseño de la bandera de la Unión- era un poco como para ponerse en evidencia. Entre nuestra posición y un teléfono estaba el imponente grupo de edificios que asumimos era un establecimiento militar sin ningún camino a su alrededor. Teníamos tres opciones. La primera era cortar camino a través de la cerca perimetral de la instalación militar, dirigirnos hacia el laberinto

de edificios y los campos de tiro y aparecer del otro lado; esta opción era factible sólo de noche. Luego de una consideración cautelosa, la dejamos de lado por dos razones: en primer lugar, ese comportamiento sería inconsistente con el esperado de pilotos británicos de una tripulación que estaban buscando un santuario en un país neutral; en segundo lugar, ¡corríamos el riesgo de que nos dispararan! La opción dos era caminar hasta la entrada principal del establecimiento militar y simplemente entregarnos. Este comportamiento hubiese sido enteramente consistente con el esperado de un grupo en nuestra situación. Esta opción también fue dejada de lado porque era el último recurso. Nuestras órdenes eran hacer contacto con la Embajada Británica, si era posible. La opción tres era caminar descaradamente derecho a través de la puerta principal del establecimiento militar y esperar lo mejor. Notamos durante el día que había habido algún movimiento de peatones en el camino de la costa en la vecindad del establecimiento militar, pero no gran actividad durante la noche. Por lo tanto, elegimos la opción tres a plena luz del día, pero no como un grupo de tres. Razoné que se sabía que había tres pilotos británicos en el área, por lo tanto necesitábamos dividirnos en par, "Wiggy" y yo juntos, con Pete a cierta distancia detrás de nosotros. Completamos el plan. La penúltima actividad de esa noche fue disfrutar una pequeña petaca de rum Pussers que Pete había estado llevando en un termo, donada amablemente por Terry Short, uno de los miembros de la tripulación del Escuadrón 846. Era una noche muy fría, así que "Wiggy" y yo decidimos compartir la bolsa de dormir. Justo cuando nos estábamos acomodando para la noche, "Wiggy" dijo las inmortales palabras, "No te pareces en nada a mi esposa". Yo, por supuesto, no pude hacer ningún comentario. La acción final antes de acomodarnos fue hacer la última entrada en el diario de supervivencia.

## CAPÍTULO 20

### **“¿Ustedes son los tres pilotos británicos?”**

Estábamos levantados al amanecer del 25 de mayo; era una mañana soleada y había mucho que hacer. Luego del desayuno y de asearme y afeitarme, “Wiggy” y Pete levantaron el campamento mientras yo cavaba dos grandes agujeros para enterrar en ellos nuestras mochilas, la tienda y el resto de nuestro equipo, incluyendo las cincuenta ampollas de diamorfina, cuyo valor en la calle era de diez mil libras. Estimamos que el camino era de una milla y que la entrada al establecimiento militar estaba alrededor de media milla más allá del punto en el cual la ruta obvia de la colina interceptaba el camino. Nuestras observaciones del área en los tres días previos indicaban que el horario más transitado en el camino era entre el mediodía y las 14.00 horas, por lo que asumimos que ese era el horario de almuerzo para los locales. No obstante el hecho de que sólo teníamos buzos rompevientos DPM y una mescolanza de pantalones para usar, razoné que pareceríamos menos conspicuos para un observador casual si nos movíamos junto con otros peatones y vehículos. Habiendo hecho una limpieza final del sitio de campamento temprano en la mañana, dejamos el refugio de la colina boscosa y partimos lentamente colina abajo hacia el camino.

Eran las 13.00 horas cuando interceptamos el camino de la costa y “Wiggy” y yo tomamos el camino hacia el norte junto a al lado este del mismo, alejándonos del establecimiento militar, seguidos unos pocos minutos después por Pete. Mientras caminábamos al norte, pasamos un cartel indicador en el que se leía que estábamos por entrar en Punta Arenas, República de Chile. Nos pasaban varios vehículos civiles viajando en ambas direcciones y unos pocos peatones caminando en la dirección opuesta. Nadie parecía prestarnos ni un ápice de atención. Luego de diez minutos nos acercamos a la puerta principal del establecimiento militar para descubrir que era el cuartel regional, las barracas y el centro de entrenamiento de Carabineros- un lugar enorme. Parado en el camino estaba un soldado armado en servicio de centinela. No nos prestó más atención que un vistazo casual mientras pasábamos a su lado. Hasta el momento, estaba bien. “Wiggy” y yo disminuimos la marcha para no quedar demasiado adelante de Pete. Unos minutos

después Pete también pasó al llamativamente desinteresado soldado y luego se unió a nosotros. Luego de cinco minutos de que los tres pasáramos por el frente del establecimiento de carabineros y mientras nos dirigíamos a una tranquila calle lateral, los tres respiramos aliviados. En ese preciso momento, un auto que viajaba en la dirección opuesta se detuvo justo detrás de nosotros. Del auto salió un Capitán de Carabineros que nos llamó en español y se nos acercó. Se presentó como el Capitán Marcos Moya Torres de la Prefectura Carabineros de Chile. Nos preguntó en español si éramos los tres pilotos británicos, a lo cual respondimos que éramos marineros de un barco mercante británico que estaba en el puerto, mientras tratábamos con dificultad de mantener caras serias en este momento del “Hola, hola”.

“No hay barcos mercantes británicos en el puerto”, fue la respuesta del Capitán Torres. “Ustedes son los pilotos británicos”.

El juego se había terminado. El Capitán Torres nos invitó a subir en su auto y nos llevaron al cuartel de Carabineros, preguntándonos que habría por delante.

Una vez estacionado el auto, el Capitán Torres nos invitó a los tres a pasar a su oficina y realizó una llamada a su Comandante para reportar nuestra llegada.

Unos momentos después, el Teniente Coronel Haroldo Carrasco Galvez y su adjunto, el Teniente César Pradenas Moran, se unieron al grupo y los dos grupos fueron presentados el uno al otro. Luego de algunas galanterías, se nos ofreció un vaso de vino tinto chileno, que fue bienvenido, a pesar de ser un poco fresco para mi gusto. Unos minutos después fuimos todos afuera para unas fotos que fueron tomadas antes de regresar a la oficina del Capitán Torres. Nuestro acto final fue regalar nuestras brújulas militares a nuestros anfitriones como muestra de nuestro aprecio por su breve hospitalidad, pero no obstante, agradable.

Pasó una hora o un poco más antes de que nos llevaran a otras instalaciones para ser formalmente interrogados sobre nuestra presencia en Chile. Al entrar al edificio parecía ser recordatorio de de Villa Grimaldi, uno de los centros de interrogación usado por la policía secreta de Chile tal como lo describieron los sobrevivientes a interrogatorios.

Ver los artefactos que estaban en algunas de las habitaciones hizo que se me erizaran los pelos de la espalda. ¿Qué tendrían guardado para nosotros? Me preguntaba. El interrogatorio no fue llevado a cabo por la policía secreta, a quienes sin interés conocería en una visita de regreso

seis meses después, sino por un Comandante de la Armada Chilena que era encantador y hablaba un inglés muy fluido. Cuando le pregunté cómo había conseguido tan buen nivel de conocimiento del idioma inglés me explicó que había pasado un tiempo en el RU asistiendo a cursos de entrenamiento con la Armada Real. Estaba sorprendido de que los tres fuéramos interrogados colectivamente y no individualmente. Estaba claro entonces que el interrogatorio era una formalidad. El Comandante nos preguntó cómo llegamos a Chile. Le di la historia de coartada tal como lo había arreglado con el Capitán Lynn Middleton, diciendo que estábamos llevando a cabo un patrullaje de la costa argentina buscando embarcaciones argentinas, cuando el helicóptero sufrió una falla en el motor. Estando a una gran distancia de la Fuerza de Tareas y con la posibilidad de una segunda falla en el motor, decidí buscar refugio en el país “amigable” más cercano. Como únicamente teníamos tablas marítimas del área, no teníamos posibilidades de navegar acertadamente, así que nos dirigimos al oeste hasta quedar con poco combustible, aterrizamos y destruimos la aeronave para evitar que cayera en manos del enemigo en caso de que estuviéramos en Argentina. Decidí que deberíamos quedarnos por varios días hasta que tuviéramos la certeza de que estábamos en Chile y no en Argentina. Durante las horas de oscuridad en nuestra primera noche en Chile, pudimos ver las luces de un gran pueblo al norte y decidimos cruzar el campo hacia allí. Luego de cinco días llegamos a la colina y mantuvimos el pueblo bajo observación durante otros tres días. Bajo la protección de la oscuridad de la noche, durante la penúltima noche en la colina, yo descendí hacia el pueblo para reconocer el área. Al llegar al camino, vi el letrero de Punta Arenas, confirmando por lo tanto nuestra ubicación en Chile.



El Comandante parecía estar satisfecho con mi historia, pero durante el interrogatorio me pidió en tres ocasiones que confirme que no habíamos dejado ningún personal militar en territorio chileno. Respondí que no habíamos dejado ningún personal militar en territorio chileno. Me dio la hipótesis de que habíamos dejado Fuerzas Especiales en Argentina o en Chile y que luego habíamos destruido el helicóptero como parte del plan. Pareció aceptar mi versión de los hechos. Luego de una hora o más de interrogatorio, el Comandante nos explicó que seríamos trasladados a Santiago esa misma noche y luego llevados de nuevo al RU. Luego de la formalidad del interrogatorio, le pedí noticias de la Fuerza de Tareas y procedió a actualizarnos con los acontecimientos más relevantes de los días recientes. Estas eran nuestras primeras noticias en ocho días. Nos enteramos de los aterrizajes anfibios, la pérdida del Sea King con veintidós vidas, incluyendo al “Doc” Love, el hundimiento del HMS *Ardent*, el derribamiento de dos helicópteros

británicos, los ataques al RFA *Argonaut*, HMS *Antrim*, RFA *Sir Galahad* y RFA *Sir Lancelot*, el hundimiento del HMS *Antelope* y del HMS *Coventry* y, en ese mismo día, el ataque Exocet en el SS *Atlantic Conveyor*. Eran muchas noticias para asimilar y fue nuestra primera indicación de que con los ataques Exocet, la Operación Mikado había sido finalmente abortada.

## CAPÍTULO 21

### El viaje a Santiago, cortesía de la RAF

Ya estaba entrada la tarde y estaba oscureciendo al momento en que nuestro interrogatorio fue completado. La llamada telefónica inicial del Teniente Coronel Galves a su superior, reportando nuestra llegada a Punta Arenas, había generado una catarata de llamadas posteriores de la cadena de comando de los Carabineros al Ministerio de Defensa, al Presidente Pinochet y al Embajador Británico en Santiago. John Health, el Embajador Británico, había sido alertado de la presencia en Chile de tripulación aérea británica luego del siniestro del Sea King. Durante la semana previa, intercambios de telegramas y señales entre Santiago y Londres habían comunicado al Gobierno del RU, la decisión de que deberíamos ser repatriados al RU lo antes posible y con el mínimo movimiento y exposición pública posible. Con este fin, se acordó entre las autoridades británicas y chilenas que los tres seríamos trasladados a Santiago durante la noche como pasajeros en un vuelo militar de rutina y seríamos entregados al cuerpo diplomático británico.

Antes de que partiéramos, nos entregaron tres camperas de civil acolchadas que habían sido compradas para nosotros por los Carabineros. Temprano esa noche, dimos nuestros últimos saludos a nuestros muy hospitalarios anfitriones chilenos y fuimos conducidos de encubierto en la oscuridad a través de Punta Arenas al aeropuerto, a unas 5 millas al norte del pueblo. Al entrar al aeropuerto, el vehículo se dirigió a la dispersión de aeronaves donde se detuvo y esperó varios minutos hasta que el C130 militar estuvo listo para embarcar a los pasajeros. Mientras estábamos sentados en el auto matando el tiempo, hubo un golpe en la ventanilla del acompañante y la puerta se abrió para revelar una cara familiar de mi tiempo en Hereford el año anterior. Conocía al Capitán H profesionalmente hacía algunos años y estaba sorprendido de verlo en Punta Arenas. El conductor salió del vehículo para que nosotros tres y el Capitán "H" pudiéramos tener una conversación privada. Le expliqué la secuencia de eventos en Argentina y el arribo a Chile, explicando en detalle la ubicación en la cual habíamos dejado al Capitán "A" y a su equipo. El Capitán "H" nos confirmó que la Operación Mikado había sido cancelada y que estaba haciendo todo el esfuerzo para encontrar el equipo SAS perdido. Continuó explicando que, desde la



cancelación de la misión, no había ninguna necesidad de que nosotros nos siguiéramos escondiendo y que había estado rastreando los campos al sur de Punta Arenas durante varios días, gritando nuestros nombres y buscándonos. Dada la cantidad relativamente pequeña de terreno que habíamos cubierto, estaba sorprendido que no lo hayamos visto ni oído, y concluí que nuestro intento de sobrevivir y evadirnos había sido claramente muy exitoso. Finalmente, antes de abordar el avión, el Capitán "H" me dio el número de teléfono de su mujer en Inglaterra y yo acepté llamarla al llegar al RU para decirle que yo lo había visto y había hablado con él recientemente y que se encontraba bien y ocupado.

Con el avión listo para partir, era tiempo de abordar. Saludamos al Capitán "H" y a nuestro conductor y caminamos hacia el avión. Estaba sorprendido de ver que el C130 estaba pintado con el camuflaje estándar del RU y tenía la inscripción "Fuerza Aérea de Chile". Incluso con mi conocimiento rudimentario de español me di cuenta de que Aérea era un error ortográfico de "Aérea"; se despertó mi curiosidad. Entramos al Hércules C130, tomamos nuestros asientos al fondo y mientras el avión despegaba, le eché un vistazo a la cabina. Había una pequeña cantidad de equipamiento para trasladar, pero el avión transportaba principalmente pasajeros y estaba provisto de equipamiento electrónico con el cual yo no estaba familiarizado. Estudié a nuestros compañeros de vuelo cuidadosamente, todos ellos vestían mamelucos de vuelo con alas de piloto e insignias de vuelo, por lo que asumí que eran de la tripulación. Una mirada más certera a las insignias reveló que la tripulación era de pilotos de F5. Ni bien la aeronave estuvo en el aire y estableció vuelo a velocidad de crucero, hablé con algunos de los pasajeros que estaban tan curiosos sobre nosotros como nosotros tres lo estábamos sobre ellos. Nos explicaron que un escuadrón de F5 había sido desplegado a Punta Arenas durante la Guerra de Malvinas y que cada semana había un movimiento de pilotos entre Santiago y Punta Arenas para mantener a los F5 lo más preparados posible. Los pilotos continuaron explicando que había gran confianza en el pueblo chileno de que los británicos resultarían victoriosos. En el probable caso de que Argentina fuera derrotada, las autoridades chilenas estaban preocupadas porque el General Galtieri tal vez ordenara la invasión de las islas del Canal de Beagle. La soberanía de las islas había sido disputada hacía tiempo entre Argentina y Chile y existía la preocupación en Chile de que el General Galtieri intentara mitigar el fracaso en las Malvinas y calmara al pueblo argentino consiguiendo una pequeña victoria a toda costa mediante la toma de esas islas.

La apariencia general de los pilotos de los F5 nos tomó de alguna forma por sorpresa. A riesgo de sonar racista, nos resultó chocante identificar que la mayoría de los pilotos eran de extracción aria y tenían apellidos tales como Müller, von Reinhart, Schmitt y Brandt, por nombrar sólo cuatro. Había pocos pilotos de apariencia o nombre hispanos. Las marcas del avión eran también motivo de sorpresa. La pintura externa de la aeronave coincidía con las marcas internas, que eran de la RAF, incluyendo el número de registro del avión, que era británico y de RAF Lyneham.

El tiempo de vuelo a Santiago fue de seis horas. Para aquellos que no están familiarizados con el Hércules C130, debo explicar que el avión fue diseñado primariamente para transportar fletes, con el papel secundario de trasladar tropas y pasajeros. El nivel de ruido en la parte posterior de un C130 es por lo tanto muy alto, haciendo imposible una conversación prolongada. No había nada que nosotros pudiéramos hacer, por lo tanto, más que intentar dormir durante la mayor parte del viaje.

Mientras tanto, en el RU, el MoD había dado nuestros tres nombres a la prensa. Viendo un informe en el noticiero tarde por la noche, Lorraine anticipó que iba a ser objeto de considerable interés por parte de la prensa. Con dos niños pequeños que cuidar, una distracción que no necesitaba era la de ser bombardeada con preguntas de la prensa. Necesitaba ayuda. Para esto, Lorraine telefoneó a nuestro cuñado, Ken Lewis, quien en ese momento era un oficial subalterno que prestaba servicios en la Estación Aérea de la Marina Real en Portland, y se ofreció a pasar un día o dos con ella para “cubrir” cualquier pregunta de la prensa. Más tarde esa noche, mientras los vecinos cuidaban a los niños, Lorraine viajó en auto hasta Portland y pasó a buscar a Ken, regresando a Crewkerne durante las primeras horas del 26 de mayo.

## CAPÍTULO 22

### **Santiago- “El mundo es un pañuelo”**

Luego de un poco más de cinco horas soportando las ruidosas e incómodas condiciones de la parte trasera del C130, fue un alivio arribar finalmente al Aeropuerto de Santiago en las primeras horas del miércoles 26 de mayo. Aunque estaba oscuro, era posible observar que el aeropuerto era sorprendentemente pequeño para la capital de un país, pero con el beneficio de una larga pista y de que estaba localizado en las afueras, al suroeste de la ciudad. Habiendo carreteado hasta detenerse y una vez que los motores se detuvieron, bajaron la rampa de la aeronave y los pilotos de F5 desembarcaron antes dirigiéndose a un autobús de la fuerza para completar su viaje.

Mientras tanto, “Wiggy”, Pete y yo continuamos sentados esperando a que alguien nos diera instrucciones de qué hacer luego. Luego de un par de minutos, dos autos aparecieron cerca de la parte trasera de la aeronave, las puertas se abrieron y dos oficiales de las autoridades chilenas salieron de ellos, abordaron la aeronave y nos invitaron a que fuéramos con ellos en los autos. “Wiggy” y yo nos subimos al primer auto y Pete al segundo. Sin retrasos ni ceremonias, los dos autos se dirigieron lejos de la aeronave hacia la salida del aeropuerto. Luego de un par de minutos, habíamos dejado los confines del aeropuerto y estábamos acelerando a través de las oscuras y muy desiertas calles de Santiago.

Después de media hora, los autos finalmente se detuvieron en un área residencial fuera de una casa grande, y luego de un momento, la puerta del frente de la casa se abrió y reveló a un hombre y a una mujer de pie en la entrada. Mientras “Wiggy”, Pete y yo fuimos invitados a salir de los autos por los oficiales chilenos, el hombre caminó hacia nosotros y se presentó como John Cummins, el Cónsul británico. Se desarrolló una breve conversación en español entre los oficiales chilenos y el Cónsul, durante la cual nosotros tres fuimos formalmente entregados de la custodia de las autoridades chilenas a jurisdicción británica. Los dos oficiales volvieron a subirse a los autos y partieron, dejando a John y a nosotros tres parados en el pavimento viendo como ellos desaparecían en la noche.

Sin más que hacer, John nos guió hacia su casa y nos presentó a su esposa, Gillian. Nos explicó que seríamos trasladados a la Embajada Británica alrededor de las 09.00 hrs desde donde seríamos repatriados al RU más tarde ese día. Luego nos dio la fascinante noticia de que el Presidente Pinochet había extendido una invitación para que nosotros lo conociéramos y pasar la noche en el Palacio Presidencial. La oferta había sido cortés y diplomáticamente rechazada en nuestro nombre por el Embajador. Era indudablemente una sabia decisión por dos motivos: primero, nos veíamos muy desaliñados en nuestra mescolanza de ropas descuidadas y sucias que habíamos estado usando durante los últimos ocho días, una imagen que no definía mucho la personificación de los hombres profesionales del servicio británico; en segundo lugar, el plan era repatriarnos al RU lo más rápido posible con la mínima exposición pública. Una noche en el Palacio Presidencial habría sido sin dudas seguida como un evento de alto perfil por la prensa, algo que nosotros y las autoridades británicas tratábamos de evitar.

Durante las próximas horas, podríamos relajarnos por primera vez desde que estábamos en suelo chileno, seguros y con el conocimiento de que estábamos en manos británicas. Durante las primeras horas de la mañana nos ofrecieron refrescos y hablamos sobre nuestras actividades desde que dejamos el HMS *Invincible* ocho días atrás. John ya estaba enterado de la operación de las Fuerzas Especiales, pero no con todo detalle. Estuvimos hablando durante un par de horas cuando, súbitamente, se levantó de su asiento y caminó hacia su oficina mientras decía como sabiendo, “Ya me di cuenta exactamente de quién eres”. Regresó con un álbum fotográfico familiar, John lo abrió en la mitad y señaló una de las fotografías.

“¿Este no es tu hermano?”, preguntó expectante.

“¡ Joder!, sí. ¿Qué hace él en su álbum?”

“Estuvo con nosotros en marzo cuando el *Endurance* estuvo en Argentina recibiendo mantenimiento asistido. Es un amigo de la familia”.

“Es sorprendente, ¡el mundo es un pañuelo!”

Alrededor de las 03.00 horas, John se despidió y se retiró por lo que restaba de la noche, mientras “Wiggy”, Pete y yo dormimos lo poco que pudimos relajándonos en los largos y cómodos sillones en la sala. Eran las 07.30 horas cuando nos despertaron con los tentadores olores que venían de la cocina. El café fresco y el tocino habían estado fuera del menú para nosotros durante

tantos días que eran un banquete raro y los consumimos con gusto. Luego del desayuno, cada uno tomó un baño y se afeitó, y nos pusimos lo más presentables posible para nuestra llegada a la Embajada y nuestro encuentro con el Embajador. A las 09.00 en punto, dos autos estacionaron en la puerta de la casa del Cónsul. Le agradecemos a Gillian por su amable hospitalidad, nos despedimos y nos subimos a los autos que serían conducidos a través de la corta distancia hacia la Embajada Británica.

Mientras tanto en Crewkerne, Ken tuvo un despertar brusco a las 07.30 horas cuando respondió el primero de muchos llamados telefónicos de la prensa, los llamados se volvieron más numerosos y rápidos a lo largo de la mañana. Ken se los sacaba de encima con la facilidad de un ejecutivo profesional. Tanto el MoD como yo, tenemos una gran deuda de gratitud con él.

**En Chile, "Wiggy", Pete y yo tuvimos el apoyo completo de la máquina diplomática y militar de PR apoyándonos y protegiendo los aspectos de seguridad de nuestra misión.**

En el frente local en 1982, no había ese apoyo disponible para las familias, quienes se encontraron de pronto en el ojo de la tormenta sin el beneficio del entrenamiento en manejar las preguntas de la prensa o en comprender por completo las sutilezas en lo que se refiere a las operaciones de las Fuerzas Especiales. Dejando de lado el trastorno causado por el interés entrometido de la prensa, en esta ocasión el MoD falló al apreciar el potencial de Lorraine –o de las familias de "Wiggy" y Pete- para responder preguntas, lo que podría haber comprometido aspectos de la operación. Por ejemplo, la prensa podría haber descubierto mi pasado involucrado con el SAS y habría sacado conclusiones que podrían haber socavado la seguridad de la misión.

Mientras tanto en Chile, al llegar a la Embajada, nos acompañaron hacia el interior y nos llevaron a una pequeña área de recepción donde nos ofrecieron refrigerios. Unos pocos momentos después se nos acercó un miembro del personal que fue presentado por el Cónsul como el Capitán de Grupo Sid Edwards, el Agregado de Aviación. Intercambiamos las amabilidades habituales antes de que yo continuara para responder a sus preguntas sobre los aspectos de nuestra operación. Luego de media hora se nos unió el Jefe de la Chancillería, Robert Gordon, quien trajo la noticia de que las autoridades chilenas demandaban que asistiéramos a una conferencia de prensa y que yo hiciera una declaración sobre como aparecimos en territorio chileno. Yo lo consideré como un desarrollo indeseable pero sin embargo, no inesperado, y acepté preparar una declaración, empezando a trabajar en ella inmediatamente después con el

asesoramiento del Agregado de Aviación. Luego de veinte minutos se nos unió a Sid y a mí, el oficial del MI6 residente de la Embajada, quien se presentó; lo llamaré "Geoff". Durante los treinta minutos siguientes, trabajé en la declaración para la prensa, cuya redacción fue acordada con Sid y "Geoff". La declaración era corta, al grano y reiteraba la historia de coartada tal como la había arreglado con el Capitán Lyn Middleton. La declaración fue entregada al Jefe de la Cancillería. Después de leerla, dijo que era inaceptable porque era demasiado corta y no contenía suficiente información para satisfacer a los grandes cuerpos de prensa que estaban lentamente reuniéndose en la Embajada. En ese momento se nos unió John Heath, el Embajador, y Robert le dio el borrador de la declaración para su consideración. Después de leerla, concluyó que era completamente apropiada y que no se iba a agregar más información. Con la directiva dada, el Jefe de la Cancillería partió para hacer copias de la declaración preparada en inglés y español, y para hacer los preparativos finales para la conferencia de prensa. Mientras tanto, el Embajador se quedó y habló con nosotros tres sobre la operación durante varios minutos más.

Mientras John Heath se disculpaba y se retiraba, el Cónsul volvió a unirse a nosotros. John nos explicó que para nuestro viaje al RU nos entregarían pasaportes e identidades nuevos. Para mantener las cosas simples, decidimos mantener nuestros nombres de pila, pero antes de que pudieran tomar las fotografías, necesitábamos cambiarnos con nuestras ropas de civil. Un grupo de hombres del personal de la Embajada, elegidos por su rango de contextura y altura, desfilaron ante nosotros. Parecía una rueda de reconocimiento mientras los tres caminábamos por una línea de aproximadamente una docena de hombres y elegíamos prendas de vestir. Durante los siguientes quince minutos, los hombres se quitaron las prendas elegidas mientras nosotros nos sacábamos nuestros uniformes y nos vestíamos con nuestros nuevos atuendos. Aún tengo la camisa y la corbata hasta el día de hoy. Mientras nos dirigíamos hacia el fotógrafo de la Embajada para que nos tomara las fotos de nuestros pasaportes, Sid se ofreció para desechar nuestros uniformes. Mi nuevo pasaporte fue emitido con el nombre de Richard James, un inglés tutor en la Universidad de Cambridge. La esposa del Cónsul, Gillian, iba a viajar también a Inglaterra conmigo como mi esposa "honoraria". La nueva identidad de "Wiggy" era Alan Shaw, un arquitecto, y Pete era Peter MacDonald, un ingeniero; él también fue acompañado por un miembro femenino del personal de la Embajada. Vestidos en una mezcla mal combinada de atuendos de civiles y armados con nuevos pasaportes, el escenario estaba preparado para la conferencia de prensa.

A las 14.00 horas “Wiggy”, Pete, el Jefe de la Cancillería, el Oficial de Prensa de la Embajada y yo, pasamos al pequeño ascensor para subir a la gran habitación elegida para la conferencia de prensa. Cuando las puertas del ascensor se abrieron, los tres seguimos a Robert fuera del ascensor. Apenas tuvimos tiempo de salir del ascensor, antes de que las puertas se cerraran casi atrapando a “Wiggy” adentro, pero afortunadamente, volvieron a abrirse y estuvo libre para unirse a nosotros. Mientras caminábamos hacia la mesa y las sillas preparadas para nosotros, estaba agudamente atento al gran número de representantes de la prensa reunidos en la sala y de las brillantes luces de las cámaras de televisión. A la vista y al sonido de los flashes de las cámaras y los murmullos de los cuerpos de la prensa de “aquí están” y “ellos son”, tomamos asiento en la mesa. Observando la sala y tratando de contar el número de miembros de la prensa presentes, estimé que había entre ochenta y cien, todos ellos mirándonos intensamente. Reconocí solamente una cara, la de Jon Snow.

Por primera vez desde que dejé el *Hermes* el 17 de mayo, me di cuenta de lo grande que era la historia. Ni bien todo estuvimos preparados, el jefe de la Cancillería explicó que yo iba a leer la declaración en inglés que sería seguida inmediatamente de su lectura de la traducción en español; no se dio otra información, por buena razón. Mientras un murmullo se escuchaba en la sala, recibí la orden de Robert y leí la siguiente declaración:

Me doy cuenta de lo interesados que están todos ustedes en nosotros. Estoy seguro de que ustedes entenderán que estamos todos muy cansados luego de nuestra reciente experiencia, y comprenderán que nuestro principal deseo es volver a ver a nuestras familias y amigos lo más rápido posible. En este momento, me gustaría decir lo bien y amablemente que nos recibieron y trataron las autoridades chilenas y nos gustaría expresar nuestro agradecimiento públicamente. Hemos dado un relato completo a las autoridades chilenas. Entiendo que los detalles de nuestro vuelo ya han sido dados a la prensa y espero que por lo tanto, me perdonen si no repito todo esto de nuevo. Pero para beneficio de aquellos de ustedes que aún no hayan recibido los detalles, brevemente, la situación fue que, mientras patrullábamos el mar, experimentamos una falla en el motor. Debido a las condiciones climáticas adversas, no fue posible regresar a nuestra nave en esas condiciones. Por lo tanto, buscamos refugio en el país neutral más cercano. Me temo que no puedo agregar nada más.

Sería varios días más adelante, luego de mi regreso al RU, que vería grabaciones de las noticias televisivas de la conferencia de prensa y los informes de Jon Snow y Brian Barron

detallando los hechos en Chile durante los días siguientes al naufragio de la aeronave. Estaba sorprendido de oír que “Wiggy”, Pete y yo habíamos aparentemente hablado con un granjero local cerca de Punta Arenas y que también habíamos hecho señales a un helicóptero que pasaba, con consumada facilidad, dentro del cual los tres habíamos sido llevados “animadamente”.

Un vez que entregué mi declaración, los tres nos levantamos inmediatamente de nuestros asientos como nos habían instruido antes y nos dirigimos hacia el ascensor mientras el Jefe de de la Cancillería comenzaba a leer la traducción en español de mi declaración al amontonamiento de la prensa que lo había rodeado. Los miembros de la prensa estaban indecisos sobre qué hacer a continuación: quedarse y escuchar la traducción en español o tratar de seguirnos fuera de la habitación. Hubo un alborotado forcejeo cuando los miembros de la prensa que hablaban en español decidieron quedarse allí y los miembros que hablaban en inglés empujaban a los otros en un intento por descubrir a dónde íbamos. En sólo unos segundos, estábamos de regreso en el ascensor y en camino a la planta baja. En el instante en que las puertas del ascensor se abrieron, fuimos llevados fuera del edificio y a dos autos estacionados al costado de la Embajada. Sin demoras, los vehículos, completos con escoltas de la policía, arrancaron a alta velocidad, con miembros de la prensa forcejeando para subirse a sus vehículos y seguirnos en una persecución. Era una tarde soleada brillante mientras el pequeño convoy de vehículos aceleraba por las calles de Santiago hacia el aeropuerto en las afueras de la ciudad. Media hora después, el vehículo frenó fuera de un edificio cerca del aeropuerto. La estadía en la “casa segura” fue un breve hiato en el viaje mientras se hacían los arreglos para recoger nuestros boletos de avión, los pases de a bordo y para completar las formalidades de inmigración en ausencia. Cuando el vuelo de LanChile estuvo listo para abordar, fuimos conducidos directamente a la aeronave, embarcados, ocupamos nuestros asientos y nos acomodamos para nuestro largo viaje.

Mientras tanto, por la tarde, en mi hogar en Crewkerne, el interés de la prensa estaba mermando, o así pensaba Lorraine. Las llamadas telefónicas había cesado a media tarde y sólo un miembro de la prensa llegó a la casa. Era de un periódico local y estaba ansioso por obtener una noticia nacional sensacional. Ken lidió con él amablemente, pero firmemente, negando cualquier comentario. Con la normalidad aparente restablecida, Lorraine llevó a Ken de regreso a Portland esa noche. Como lo demostrarían los acontecimientos del día siguiente, su retorno a Portland fue prematuro.

## CAPÍTULO 23

### **El vuelo a Londres- ¿Cómo, no hay Interpol?**

Eran las 16.40 horas del 26 de mayo cuando el vuelo de LanChile dejó las fronteras de Santiago hacia Madrid, vía Río de Janeiro. El tiempo de vuelo a Río fue de menos de dos horas, así que planeé mantenerme despierto en esta etapa del viaje, y dormir durante la siguiente etapa mientras la aeronave cruzara el Atlántico durante la noche hacia España. Estaba sentado junto a mi esposa honoraria, Gillian. “Wiggy” estaba en la fila inmediatamente detrás y Pete y su compañera estaban en la fila inmediatamente detrás de la de “Wiggy”. Los primeros pocos minutos del vuelo fueron irrelevantes, pero no pasó mucho hasta que nuestra paz fue groseramente interrumpida. España era la sede de la Copa Mundial de Fútbol de 1982, con la primera ronda programada para empezar en poco menos de tres semanas. Desafortunadamente, los miembros de los cuerpos de prensa chilenos que cubrirían la Copa Mundial eran pasajeros de aquel vuelo. Poco después de que la aeronave se niveló en su curso y el Capitán desactivó las señales de los cinturones de seguridad, algunos pasajeros comenzaron a moverse por el avión y no pasó mucho tiempo antes de que algunos periodistas nos reconocieran a “Wiggy”, a Pete y a mí, algunos de los cuales habían asistido a la conferencia de prensa. Algunos de ellos nos pidieron entrevistas y nos querían tomar fotografías. Yo me negué amablemente a darles permiso y le pregunté a una de las azafatas si podía hablar con el Capitán por un asunto urgente.

Su respuesta fue preguntarme, “¿son ustedes los tres pilotos británicos?”

A lo cual respondimos al unísono, “No, señorita, somos turistas”. Sin embargo fue otro momento de “Hola, Hola”. Mi petición fue concedida y los tres fuimos invitados a la cabina para conocer al Capitán. Cuando le expliqué a él nuestra situación y nuestra renuencia a ser expuestos a la prensa, fue muy comprensivo y nos invitó a los tres a quedarnos en la cabina de vuelo por el resto del viaje a Río.

Luego de casi dos horas, la tripulación comenzó a maniobrar la aeronave para su acercamiento previo al aterrizaje. Desde nuestra posición privilegiada en la cabina pudimos apreciar por completo el magnífico escenario alrededor de Río. La aeronave estaba volando en un

patrón de acercamiento circular descendente alrededor de la ciudad revelándonos toda el área de construcción anidada a los costados de muchas colinas y los alrededores inmediatos mientras la aeronave acortaba la distancia al aeropuerto. A pesar de la oscuridad, la vista era impactante. Con montañas costeras y bosques de fondo y con el Atlántico al frente, Río disfruta de una maravillosa ubicación escénica. Fue una experiencia inolvidable volar bajo los brazos iluminados y extendidos del Cristo Redentor que nos daba la bienvenida, mientras la aeronave hacía su acercamiento final al aeropuerto, inmediatamente adyacente al mar.

Seguros en tierra, la aeronave carreteó hasta detenerse. Todos los pasajeros desembarcaron; mientras la aeronave se preparaba para el vuelo nocturno a Madrid, nosotros tres nos quedamos en la cabina durante ese período. Una hora más tarde, los otros pasajeros volvieron a unirse al vuelo, nosotros tres regresamos a nuestros asientos en la cabina, el Capitán encendió los motores y la aeronave carreteó lista para partir. Cinco minutos después estábamos volando una vez más y disfrutando la última mirada a las luces de Río, mientras la aeronave volaba con dirección noreste hacia Madrid. Dos horas después, nos sirvieron una excelente comida, luego de la cual no hubo nada más que hacer que relajarse y dormir la mayor parte de lo que quedaba del vuelo. Mientras contemplaba la noche llena de estrellas, sin luna, mi mente, de tanto en tanto, viajaba a la Guerra de Malvinas. Mis pensamientos eran una mezcla de frustración por no tener noticias del progreso de la guerra y sentimientos de incomodidad por haber dejado a mis camaradas en la Fuerza de Tareas y estar en camino a casa.

A la mañana siguiente, el jueves 27 de mayo, mientras volábamos a una altitud por encima de los 30.000 pies, el amanecer sobre el Atlántico fue un evento colorido y espectacular, no arruinado por ninguna nube. Una hora después de terminar el desayuno, la aeronave inició su largo y bajo descenso sobre el aeropuerto Barajas de Madrid. Era una mañana brillante, soleada en Madrid mientras la aeronave tocaba tierra y carreteaba hacia su puerta. Al aviso del Capitán, nosotros tres nos quedamos en la cabina, mientras los otros pasajeros desembarcaban. Luego de unos cinco minutos o más, la cabina estaba libre de pasajeros. Le agradecemos al Capitán y a la tripulación de la aeronave por su atención, su entendimiento y su hospitalidad antes de dejar la aeronave y seguimos la larga fila de pasajeros que se dirigían hacia inmigración.

Una vez que las formalidades del control de inmigración fueron completadas con nervios, los cinco nos dirigimos hacia las ventanillas de *check-in*. Antes de dejar la Embajada en Santiago, nos había comentado el Agregado de Aviación que teníamos reservaciones en el vuelo de British

Airways a Heathrow en Londres, partiendo de Madrid a las 12.30 horas. Mientras hacíamos tiempo en el área de *check-in*, Gillian nos dijo que le habían dicho que recogiera los boletos de la ventanilla de British Airways al llegar a Madrid en representación de los cinco y que por lo tanto desaparecería durante algunos minutos. Mientras tanto, al ver a un miembro femenino de los cuerpos de prensa chilenos haciendo una llamada telefónica desde una cabina telefónica pública, me acerqué para poder escuchar su conversación. Estaba hablando con un agente de Reuters, informándoles que los tres pilotos británicos de Chile estaban en Madrid y que presumiblemente habían reservado en el vuelo BA 455 a Londres, noticias que yo no quería escuchar. El hecho de tener que escapar de un acoso de la prensa en Heathrow, no estaba en mis planes para ese día. Pero luego razoné que si nuestra llegada a Heathrow era esperada por el MoD, entonces los planes para nuestra recepción estarían hechos bien lejos de los ojos curiosos del público y la prensa británicos. Luego de unos treinta minutos, Gillian regresó con noticias de que el vuelo a Heathrow en Londres de BA había sido sobrevendido, así que no había asientos para nosotros. Le conté acerca de la conversación telefónica que había escuchado furtivamente y nos informó que en cambio, había reservado asientos en un vuelo posterior BA 2456, a Gatwick, que saldría de Madrid a las 13.10 horas. Estaba bien hasta ahora.

Mientras tanto, en mi hogar en Crewkerne, Lorraine escuchó un informe al instante de las noticias, en la Radio BBC Bristol, temprano en la tarde, anunciando que “Wiggy”, Pete y yo habíamos reservado un vuelo de BA a Heathrow y que estaríamos llegando a Inglaterra más tarde esa misma tarde. Las emociones de Lorraine al escuchar la noticia estaban mezcladas: por un lado estaba muy alegre de saber que estaba a salvo y en camino a casa; por otro lado, enojada de tener que haberse enterado de mi repatriación por un informe de noticias de la radio. Quizá por la eficiencia de la máquina PR del MoD, o eso creía ella en aquel momento. Pero como lo demostraron los hechos posteriores, las fallas en las comunicaciones no podían ser achacadas a la organización PR del MoD.

De regreso en Madrid, con el proceso de *check-in* completo, los cinco nos dirigimos a la sala de partidas para esperar nuestro vuelo a Gatwick. Sentados en la sala junto a la puerta de partida, eché un vistazo a los compañeros de vuelo, pero no había ni un indicio de que alguno de ellos supiera quiénes éramos. Eso fue un alivio. Con los cuerpos de prensa chilena que habían dejado el aeropuerto, podíamos al fin relajarnos por un rato. A mediodía anunciaron nuestro vuelo, abordamos la aeronave y tomamos nuestros asientos. Mientras miraba al área de clase

ejecutiva, pude ver un ejemplar de un diario inglés. Los artículos de la primera plana eran sobre el hundimiento del HMS *Antelope* y dos notas sobre nuestra operación en Argentina. Una estaba titulada "Helicóptero choca en misión de combate del SAS", y el otro "Tripulación de una misión misteriosa, de regreso", completado con una fotografía de los tres tomada durante la conferencia de prensa la tarde anterior. Fue triste enterarse de la tragedia del *Antelope* y frustrante leer la especulación alrededor de nuestra operación. Luego de varios minutos de leer, se me ocurrió que muchos de los pasajeros estarían mirando el mismo diario y por lo tanto la misma fotografía. Me hundí visiblemente en mi asiento por miedo a ser reconocido. A las 13.10 horas, la aeronave despegó para el vuelo de dos horas treinta minutos a Gatwick.