

MALVINAS. HMS *VALIANT*, PATRULLA DE GUERRA Y OPERACIONES DE INTELIGENCIA

José Javier GUERRERO DEL CAMPO



OS de mayo de 1982. En la Base de Submarinos HMNB Clyde (Faslane), amparado por la oscuridad de la noche, un submarino nuclear de la clase *Valiant* deja su amarre para salir a mar abierta. Tras una navegación en superficie y en silencio, aún le quedan horas para dejar las aguas poco profundas y lo abrupto del paisaje. Su comandante, Tom M. Le Marchand, se enfrenta a una operación especial y posiblemente única a lo largo de su carrera. Al mando del HMS *Valiant* se dirige al Atlántico Sur para combatir en una guerra no declarada a la República Argentina.

De abril a mediados de junio, fecha del fin de las hostilidades, los submarinos británicos realizaron un despliegue escalonado y con diversas misiones a lo largo del conflicto. Estas etapas fueron únicas para cada unidad y, con el paso de los días y ante las circunstancias que marcaban las pautas de los acontecimientos, estas se fueron asentando en sus cometidos. Unos cometidos que guardan muchos secretos aún a pesar de los documentos desclasificados sobre ellos, que revelan formas distintas de contar sus historias; si bien, por ejemplo, los del HMS *Conqueror* son muy completos al describir su día a día, pierden intensidad en las jornadas finales, tal vez por la rutina de su patrulla en el área próxima a donde operaba la flota pesquera del Pacto de Varsovia junto con sus buques de inteligencia, con la posible presencia de algún submarino no invitado en aquel escenario, y en lugares de la costa argentina alejados del conflicto. Por contra, en el caso que nos afecta, los del HMS *Valiant*, se centran en los hechos relevantes de su patrulla y en sus actividades como alerta temprana para la Flota, omitiendo esos pequeños detalles que a veces resultan importantes en el cómputo global.

El día en que zarpó, los tres submarinos ya desplazados que operaban en el Atlántico Sur se encontraban cubriendo un amplio sector de millas cuadradas para localizar a los dos principales grupos de tareas argentinos. Para entonces el ARA *25 de Mayo* ya era el objetivo principal a neutralizar, y la mala suerte para los argentinos quiso que aquel día el ARA *Belgrano* estuviese a tiro del HMS *Conqueror*. Una acción que levantó malestar y que fue censurada por una parte de la sociedad argentina y británica. La historia de lo ocurrido es conocida: la Dama de Hierro tomó la decisión en un almuerzo de trabajo con representantes del gobierno y la cúpula militar. El contenido detallado de aquel encuentro no ha trascendido, pero a día de hoy hay varios documentos que dejan algunas interrogantes sobre el motivo del inicio de las hostilidades, el hundimiento y una posible marcha atrás argentina.

Operaciones a las afueras de Mar del Plata. Período del 15 al 17 de mayo

La tarde del 15 de mayo, a las 18:00Z, en su navegación hacia el Sur, al haber rebasado el paralelo 35°, el submarino entraba en la zona de hostilidades. Para entonces le quedaban un par de horas para que el *Nimrod XV232* del 201.º Squadron volase en un área próxima a su posición camino de la isla de Ascensión (1). Durante el tránsito, desde la salida de su base había llevado una SOA que le permitió recorrer unas 7.000 millas marinas a un promedio de 500 por día, todo ello bajo continuos ejercicios para preparar a la dotación para la situación de guerra y haciendo frente a los primeros problemas, algunos de los cuales marcarían su patrulla de guerra (2).

En los días siguientes el submarino continuó su andar hacia el Sur con total normalidad, con la presión de encontrarse cada hora que pasaba bajo la amenaza de una situación de combate real. Entrados en la madrugada del día 17 de mayo, durante el período de comunicaciones a cota periscópica, a las 03:00Z, recibiría un mensaje que alteraría su curso despertándole del letargo para meterlo en la cruda realidad.

Aquel mensaje le ordenaba interceptar el ARA *San Luis*, que se encontraba en tránsito camino de la Base Naval de Puerto Belgrano, próxima a la posición del HMS *Valiant* en aquel momento. Tras tomar el submarino un nuevo

(1) Este avión, en una misión de exploración lejana, había pasado por la posición aproximada del HMS *Conqueror* alrededor de las 16:30 Z. Horas más tarde volaría por el área del HMS *Spartan*. Es de suponer que en aquellos momentos se mantendría alguna escucha en silencio. Se sabe por ejemplo que el HMS *Conqueror* tenía que encontrarse a cota periscópica a esa hora cubriendo el canal de HF asignado, pero se vio obligado a hacer inmersión para investigar un contacto sonar.

(2) Durante el tránsito hacia el Sur, tuvo que hacer superficie para limpiar de sal partes de la antena ALN-UHF ante los problemas que daba.

rumbo, su comandante decidió posicionarse a la entrada de bahía Blanca, a medio camino entre las dos bases y lo más pegado a tierra posible. Sus intenciones eran cazar al submarino en el momento más vulnerable, haciendo *snorkel*; pero la tarea se presentaba complicada ante la presencia de numerosos pesqueros que faenaban en la zona, por lo que había que afinar el oído y la vista más de lo normal.

A las 10:30Z alcanzó su posición de espera aguardando a su presa, tras haber navegado 200 millas marinas desde que recibió la orden y en una zona de 40 a 50 pies de profundidad. Tras varios contactos sonar e identificaciones visuales que resultaron ser pesqueros, la rutina se alteró a las 12:20Z con un nuevo contacto sonar (3). Esta vez se estimó que podía corresponder al ARA *San Luis* y se emitió en modo activo en un intento de obtener los parámetros para una solución de tiro. La respuesta causó una alteración sobre la fauna marina que «ensució y modificó» el escenario, consiguiendo que se perdiese la comunicación al final.

A las 14:52Z se volvería a vivir la incertidumbre por otro nuevo contacto. Esta vez se clasificó como una ballena; pero ante la presencia de tanto pesquero y vida marina se llegó a la conclusión de que la caza de un submarino convencional se hacía muy complicada en aquellas circunstancias. Tras más de seis horas, y habiendo procesado 190 contactos diferentes, se decidió poner fin a la aventura, y poco antes de la madrugada del día 18 de mayo ya había alcanzado aguas profundas, preparándose para nuevas misiones (4).

Tránsitos y operaciones en área al NO de Malvinas. Período del 18 al 26 de mayo

De vuelta al punto de partida para navegar hacia una zona más austral, esa madrugada desde Londres se envían nuevas órdenes para los ya cuatro submarinos desplegados. Al HMS *Valiant* se le asigna una zona de patrulla al NE de las Malvinas, y cuando se encuentra en tránsito, una nueva orden lo sitúa al NO de las islas, reubicándolo en el hueco que ha dejado el HMS *Conqueror* ante los continuos problemas en las comunicaciones que presenta, y queda cubriendo la ruta entre las islas y Comodoro Rivadavia (5). En su tránsito hacia la nueva área asignada, en las primeras horas de la madrugada del día 19 pasa por donde se encuentra la flota pesquera del Pacto de Varsovia, que había

(3) Esto quedaría reflejado en su patrulla de guerra como evento o acción n.º 1. El submarino se puso en zafarrancho de combate por primera vez.

(4) El ARA *San Luis* entraría en la base de Puerto Belgrano el día 19 de mayo, poniendo fin a una patrulla de guerra de 39 días.

(5) Al HMS *Conqueror* la antena flotante se le quedó enrollada en la hélice, por lo que tuvo que alejarse hacia el E para hacer superficie y, con un buceador, proceder a su liberación.

sido vigilada ya por el HMS *Conqueror*. El 20 de mayo, dentro de la nueva zona asignada, la actividad tanto aérea como de superficie que reporta es escasa. El día 21 los submarinos se encontraban en sus posiciones para ser los ojos de la Flota y del grupo anfíbio que estaba procediendo con los desembarcos en San Carlos (6).

El HMS *Spartan* se encuentra cubriendo un área frente a Comodoro Rivadavia, que abarca desde Puerto Deseado a bahía Camarones. El HMS *Splendid*, incorporado tras el grave problema que le obligó a abandonar las operaciones en plena persecución del ARA *25 de Mayo*, se halla frente a Río Grande (7), en un área que cubre también Río Gallegos. El HMS *Conqueror*, con sus problemas, al acecho de la flota pesquera del Pacto de Varsovia y cubriendo un área por donde podría haber una incursión naval procedente de las bases argentinas de Puerto Belgrano y Mar del Plata.

A partir de ese día la actividad electrónica empieza a incrementarse, siendo transferida al CTG 317.8 (8), comunicación que llega con antelación a la Flota y que en muchos casos es esperada por las CAP. Era tal la información que transmitían estos submarinos que el día 23 de mayo se recibe un mensaje con instrucciones de un nuevo formato para informar de estas actividades y facilitar la labor a todos. En las 24 horas posteriores al desembarco se realizan desde el aire, operando desde Ascensión, misiones de exploración para localizar a la Flota argentina en previsión de una salida para oponer resistencia. Ante los informes negativos de actividad naval enemiga, se decide adelantar las posiciones de los submarinos hacia el continente, lo que obliga a ubicarlos en áreas nuevas; en el caso del HMS *Valiant*, es enviado a operar a una zona más al SE, entre las islas y el continente. Esto se lleva a término el día 23 de mayo. El *Valiant*, en tránsito a su nueva área, es sorprendido a las 18:15Z por unas explosiones cercanas, cinco, siendo la última la que causa una sacudida en el submarino, considerándose la tripulación en un primer instante bajo ataque (9). Para entonces la actividad de vigilancia ELINT había dado los siguientes frutos:

Esto ocurrió a pocos minutos de las 21:00Z del día 23 de mayo y se tardó poco más de una hora en realizar la operación, estando el submarino durante ese tiempo en superficie.

(6) No he encontrado datos sobre si estos submarinos formaron parte de la Operación SHUTTER. Esta era de vigilancia de las bases de Río Grande, Río Gallegos y Comodoro Rivadavia. Se sospecha que era desde tierra, que comenzó a finales de mayo y duró hasta principios de junio.

(7) Las actividades de este submarino son un misterio. Desde que salió de la zona de operaciones hasta el día 21 no hay constancia de actividades ni lugares. Se sospecha que pudo estar implicado en los sucesos ocurridos la noche del 16 de mayo con el ARA *Bouchard*.

(8) Flag Officer First Flotilla (FO1) Rear Admiral John Forster Woodward. A bordo del HMS *Hermes*.

(9) Se supo después que se trataba de aviones argentinos que, volviendo a su base, habían lanzado las bombas sobre el mar al no encontrar los objetivos a bombardear en las islas.

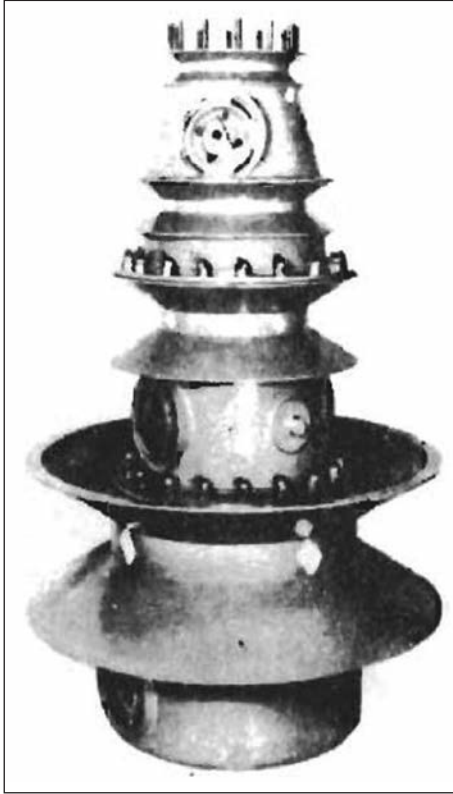
DÍA	VISUAL	EW	SONAR	DESCRIPCIÓN
20	1			<i>Fokker</i>
21		1		<i>EMB-111</i> (10)
		1		<i>Mirage</i> (11)
		1		<i>Mirage</i> sin identificar
22		1		<i>Neptune</i> (12)
		2		Sin identificar
		1		<i>Mirage V</i>
		1		<i>Mirage</i> sin identificar
23		1		Sin clasificar
		1		<i>Lynx</i>
		1		<i>Hércules</i>
		1		<i>Skyhawk</i> (13)
				Explosiones

(10) Hasta el día 22 de mayo no iniciaron oficialmente estos aviones sus patrullas desde Río Grande. Sería un vuelo de entrenamiento.

(11) Estas identificaciones causan confusión ante los problemas que había a la hora de identificar estas señales por los operadores. Veían aviones que, por ejemplo, por autonomía, no podían estar donde decían, o se confundían las señales de los radares de los *Mirage III* con el del *Súper Étendart*.

(12) El 9 de mayo el comandante del GT 80 informa de que estos aviones quedan fuera de servicio para operaciones de combate, por lo que su hueco tuvo que llenarlo la Fuerza Aérea. A pesar de esto, siguieron operativos en vuelos locales hasta principios de junio, en que dejaron de hacerlo definitivamente. Durante este tiempo fueron detectados algunas veces por varios submarinos.

(13) Serían las secciones LANZA y TEJO, formadas por tres *A-4* cada una, de los cuales dos, uno de cada sección, volvieron por problemas. Estas secciones no encontraron el blanco y tuvieron que regresar. Por la hora en que esto ocurrió, se encontraba en el aire el *KC-130 TC-69*, que a su vez era el que más próximo estaba al submarino.



Aerial OUTFIT AYH. <http://www.rnmuseum-radarandcommunications2006.org.uk/>

Durante estos tránsitos presenta el primer problema, aunque no es el único submarino en tener contratiempos, que se resume en el OPDEF WE 10-82 (14) y que supuso que hubiese dificultades a la hora de detectar, por ejemplo, el radar AN/APS-20 de los *Neptune*. El 26 de mayo recibe nuevas instrucciones para ocupar el lugar que deja el HMS *Spartan*, que se ve en la necesidad de abandonar la patrulla de guerra debido a los problemas que presentó desde principios de mayo y que ese mismo día recibe la orden de volver al Reino Unido. Encontrándose en tránsito hacia la nueva zona asignada, a las 09:05Z de la mañana obtiene una firma estable con rumbo N y, tras varias horas haciéndole un seguimiento, sospecha que se trata del HMS *Splendid*. Esta información es pasada al CTG 324.3 (15), mientras se mantiene presente en las horas siguientes esa firma y las sospechas, hasta que a las 13:35Z se recibe un mensaje del HMS *Splendid* descartando que sea él (16). Aquella misma noche estaría otra vez en tránsito a una nueva área de patrulla

para contrarrestar y neutralizar la amenaza naval argentina ante las sospechas de la inteligencia propia.

(14) En el mástil AYH, donde se ubica el receptor del equipo UA4, sus cristales presentaron problemas que requirieron al final que el submarino hiciese superficie para una reparación de más de dos horas, lo que se consideró inviable durante la guerra. Este problema repercutió en que el canal de babor de las bandas E/F y el de estribor en la banda I se perdiesen al final como consecuencia del defecto de los cristales, usando el equipo con estos problemas y solucionándolos conforme ocurrían, hasta que al final quedó inoperativo.

(15) Flag Officer Submarines (FOSM). Vice Admiral Peter G. M. Herbert. Cuartel General en Northwood.

(16) Esta firma obtenida en la cinta de papel nunca llegó a ser aclarada del todo, aunque había indicios de que no fuese otro submarino. El HMS *Splendid* parece que también llegó en su momento a informar de ello.

Entre los días 24 y 26 de mayo, se realizaron las siguientes detecciones durante su tránsito desde el W de Malvinas hacia Tierra de Fuego:

DÍA	VISUAL	EW	SONAR	DESCRIPCIÓN
24		1		No clasificado
		2		<i>EMB-111</i>
		1		<i>Mirage V</i>
		1		<i>Fokker</i>
				Explosiones (17)
25		1		<i>Fokker</i>
		2		<i>EMB-111</i>
		1		<i>Tracker</i>
		1		<i>Mirage V</i>
	1			Explosión (18)
26		1		<i>Mirage V</i>

Operaciones en el estrecho de Le Maire. Período del 27 de mayo al 7 de junio

Con unas horas en la nueva área, a las 11:00Z de ese 27 de mayo, se recibe un mensaje en el cual el CTG 317.8 había solicitado al CTG 317 (19) autorización para que el HMS *Valiant* pudiese interceptar y atacar a los dos destructores mencionados en los informes de inteligencia, que se sospechaba podrían

(17) Según el libro *Historia de la Fuerza Aérea Argentina*, Tomo VI, Volumen I, todos los aviones lanzaron sus bombas sobre objetivos en las islas. Solamente un A-4, matrícula C-212, pilotado por el teniente Óscar Bierrer y que había despegado de Río Gallegos, lanzó sus bombas al mar tras el encuentro con el KC-130 cuando conectó el panel de armamento.

(18) Fueron varios los aviones que ese día abortaron la misión en el aire, y cuatro *Mirage V* regresaron sin avistar el blanco en las islas. Las explosiones pudieron deberse a uno de estos aviones lanzando sus bombas sobre el mar antes de aterrizar.

(19) Commander-in-Chief Fleet (CINCFLEET) Admiral of the Fleet Sir John Fieldhouse. En Northwood.

navegar por el estrecho de Le Maire desde Ushuaia a sus áreas de patrulla (20). Esta zona presentaba el inconveniente de que el área estaba limitada por las Reglas de Enfrentamiento al quedar una parte de ella bajo la seguridad de las doce millas autorizadas. A las 15:00Z, situado en medio del estrecho, recibirían la respuesta negándole la autorización solicitada, y hora y media después obtendría un contacto sonar que resultaría ser una de las unidades clase *Ton* (21). Tras esta frustración de no poder atacar, el comandante evalúa la situación y se plantea dos opciones para desplazarse por el área de patrulla, la primera al N y NE del estrecho cubriendo Río Gallegos y la ruta a Malvinas, y la segunda al S y SE del estrecho. Al final, la decisión que se toma es la primera por el peso de la posibilidad de que la Armada argentina saliese de sus aguas pudiendo realizar alguna acción sobre las islas, además, de las sospechas de que se intentase romper el bloqueo de las islas por pesqueros y otras embarcaciones (22).

Otro mensaje del CTG 324.3 lo envía de nuevo a cubrir el área del estrecho antes de la mañana del día 30 de mayo, en previsión de que se autorice atacar dentro de las 12 millas (23). De nuevo, la orden no llegaría, desplazándose hacia el N-NE de la isla de los Estados para continuar con la patrulla. A la mañana siguiente, un mercante es detectado con rumbo S navegando por el estrecho de Le Maire; esto ocurre horas antes de comenzar la operación conjunta de ataque contra la Flota británica con el último Exocet. Tras una vigilancia del contacto, en la que se estimó que este mantendría su derrota y

(20) Los informes de inteligencia británicos no eran del todo acertados. Los destructores permanecían fondeados en el área de Río Grande. A la 01:30 h del 27 de mayo levaron y navegaron en formación hacia el S. A las 20:30 de aquel día quedaron amarrados en el muelle de combustible en Ushuaia, y no fue hasta las 08:00 del día 31 de mayo cuando zarparon del muelle comercial de Ushuaia hacia el mencionado Estrecho.

(21) La Armada argentina disponía de cinco dragaminas y dos cazaminas de esta clase. Embarcaciones de madera de 425/450 toneladas construidas en el Reino Unido entre los años 1953-55 y 1958, entregadas a la ARA en 1964 tras unas modificaciones en el Reino Unido.

(22) De nuevo la inteligencia británica parece que sabía de más. Se había preparado la Operación RELÁMPAGO, que consistía en abastecer, en junio, a las islas por medio de cuatro pesqueros tripulados por personal de la Armada. Estos eran: *María Alejandra*, *Margot*, *Santa Eugenia* y *Capitán Canepa*. Saldrían de distintos puertos para reunirse en la isla de los Estados y desde allí cruzar a Malvinas. No se llevó a término por los acontecimientos y por el fin de las hostilidades, volviendo estas embarcaciones a sus puertos de partida.

(23) Este segundo intento no se sabe si estaba condicionado a los informes de inteligencia. Los dos destructores argentinos se encontraban en Ushuaia y se hicieron a la mar a las 11:00Z del día 31 de mayo con rumbo hacia el estrecho de Le Maire, una vez fuera del Beagle. Llegados al corredor marítimo para el tráfico que usaba la ruta de cabo de Hornos, se ocuparon los puestos antisubmarinos y se enmascararon revoluciones, a la vez que hubo «silencio» electrónico para confundir a ambos buques con el tráfico mercante local. Al rebasar el cabo San Diego, las unidades invirtieron el rumbo hacia el N para navegar entre tres y cinco millas de la costa hasta fondear en la bahía San Sebastián. Esta vez no se encontraron por poco, pero el destino les aguardaba otras sorpresas.

no pondría rumbo hacia las islas, se recibe un nuevo mensaje dándole órdenes para localizar y realizar un seguimiento al buque hospital ARA *Bahía Paraíso* (24).

Fuentes británicas sospechan que este buque está incumpliendo la Convención de Ginebra, y el submarino, a 24 nudos, abandona el área de patrulla para dirigirse a bahía de los Abrigos, en la isla Soledad, lugar declarado al Comité de la Cruz Roja para realizar el fondeo del buque hospital. El submarino arribará tras una navegación de siete horas, encontrándose al ARA *Bahía Paraíso* en oscurecimiento total (25). Tras un rápido análisis de la situación y ante la falta de cartas actualizadas, el comandante llega a la conclusión de que aquel lugar no da garantías de una navegación segura para su dotación y las más de 4.900 t de la nave que manda (26). Este problema, que no le garantizaba observar las actividades del buque hospital como deseaba, le obligó a enviar antes de llegar, a las 19:38Z, un mensaje al CTG 324.3 informado de todo ello, aconsejando que para tal actividad sería necesario esperar a las primeras luces del día. Desde Londres, en la sede del CTG 324.3, se ordenaría poco después al submarino su vuelta al área de Tierra de Fuego. La orden estaba motivada por los informes de inteligencia que daban cuenta de la posibilidad de que los destructores hubiesen vuelto de nuevo a Ushuaia y porque se había obtenido la información del buque hospital por otros medios (27).

Tras ingresar de nuevo en su antigua zona de patrulla y valorar el comandante la situación, decidió posicionarse en un lugar donde, analizando las posibles rutas de los destructores a la salida del Beagle, pudiese estar cerca de un punto por el que los destructores lograran salir de las 12 millas y poder atacarlos (28). Estas intenciones fueron transmitidas al CTG 324.3 en su SITREP n.º 24. El día

(24) Salió el día 29 de mayo de Ushuaia para la isla de los Estados y luego cruzar a Malvinas.

(25) El ARA *Bahía Paraíso* había fondeado a las 18:40Z del día 31 de mayo en la bahía de los Abrigos.

(26) En la entrada, y en medio de la amplia bahía hay un pequeño islote llamado isla de los Leones Marinos. El comandante decidió que no era aconsejable navegar al norte de esta, dentro de la bahía, en aguas pocas profundas y sin posibilidad de reconocerlas hasta que no fuese del día, preocupándose por el sonar remolcado y por los riesgos de sufrir algún percance.

(27) Para entonces, a las 05:00Z del 1 de junio, el ARA *Bahía Paraíso* levantó el fondeo para dirigirse a Puerto Argentino, donde fondeó antes de las 13:00Z en bahía Cangallo. Uno de los motivos de que no se llevase a término el reconocimiento de las actividades por el submarino ante los problemas presentados fue que un helicóptero británico, un *Lynx* de la Cruz Roja, tomó en su cubierta el 31 de mayo y fue revisado en el buque por los observadores que llevaba a bordo el aparato.

(28) Ese lugar fue al SE del cabo San Gonzalo, bahía Aguirre, sobre la línea de las 12 millas, situado a mitad camino entre la entrada del Beagle y la isla de los Estados. El plan era bueno, pero la inteligencia británica falló; los destructores estaban en la bahía San Sebastián, aunque esta posición se mantuvo por las ventajas y lo ideal que era.



Petromar Bahía Blanca II. Empresa ESSO S. A. Petrolera Argentina. Fecha desconocida.
(Foto: <http://www.histarmar.com.ar/>).

3 de junio, aguardando a su presa en aquel lugar y mientras los destructores permanecían fondeados al S de Río Grande, a las 07:11Z el sonarista alertó de un buque saliendo del Beagle. Tras una ojeada rápida a través del periscopio, sin ver luz alguna ni captar señal electrónica de ninguno de sus radares, se decidió a seguirlo para realizar una identificación con las primeras luces del día. Después de cinco horas siguiendo al contacto clasificado Master 03, que no salió de las 12 millas y con rumbo N, al llegar al extremo de la península Mitre pudo ser identificado media hora antes de la salida del Sol como el mercante argentino *Cabo de Hornos*. Al comprobar que seguía la costa dentro de las 12 millas y no habiendo intenciones de cruzar hacia Malvinas, el submarino rompió el contacto y volvió a ubicarse en el área del cabo San Gonzalo. Durante los cuatros días siguientes obtuvo numerosos contactos aéreos por diversos medios, y el día 5 de junio, identificó visualmente al petrolero argentino *Petromar Bahía Blanca II* con rumbo hacia la entrada del canal de Beagle.

El día 6 de junio las condiciones climáticas adversas, propias de aquellas latitudes, complican la patrulla del submarino. Su comandante decide entonces adentrarse en las 12 millas y posicionarse sobre las siete millas para controlar mejor el corredor existente. Aunque las reglas de enfrentamiento no le autorizan el ataque salvo en defensa propia, esta distancia le facilita la identificación visual con el tiempo reinante. Aquella tarde, a las 13:47Z, el opera-

dor del *UA4* informa de dos barridos de un posible AN/SPS-10. Poco más de media hora después, a las 14:25Z, es captada la señal de un radar de navegación DECCA 1226, coincidiendo con un contacto sonar al 060°, sobre los 6.000 metros y clasificado inicialmente como un mercante. Poco después sería identificado como el ARA *Bouchard* (29) y, a pesar de realizar sobre él varias soluciones de tiro, resultó frustrante para la dotación no poder hacer fuego al encontrarse a dos millas y media de la costa, con una velocidad de 18 nudos y buscando la entrada del Beagle. Suerte. No iba a ser este el único encuentro del que saliese airoso.

En la tarde del día 7 de junio el submarino recibe varios mensajes con instrucciones para trasladarse al área de Río Grande con la intención de realizar de nuevo tareas de alerta temprana para la Flota. No hay indicios de que estas órdenes fuesen para cubrir la carencia del supuesto radar operando en el lado chileno y que fue parado al día siguiente para mantenimiento con el resultado que sabemos.

En el período comprendido entre el 27 de mayo y el 7 de junio, realizó las siguientes detecciones y avistamientos:

DÍA	VISUAL	EW	SONAR	DESCRIPCIÓN
27		1	1	Una unidad clase <i>Ton</i> , por los dos medios
28		1		<i>C-130 Hércules</i>
29		1		<i>Lynx</i>
		1		<i>Súper Étendart</i>
		1	1	<i>C-130 Hércules</i>
30			1	Barco de patrulla
		1		<i>C-130 Hércules</i>
		1		<i>Mirage V</i>
		1		<i>Tracker</i>
		1		EMB-111

(29) Este buque en concreto levantó el fondeo en las inmediaciones del cabo Domingo en las primeras horas del 6 de junio, encontrándose un mar embravecido con olas de cinco metros que barrían la popa del destructor. Quedo atracado en Ushuaia a las 2000Z de aquel día.

TEMAS GENERALES

1		1		<i>C-130 Hércules</i>
		1		<i>Mirage V</i>
		1		<i>Tracker</i>
2	—	—	—	—
3		1	1	Buque <i>Cabo de Hornos</i> , por los dos medios
4	—	—	—	—
5		1		<i>C-130 Hércules</i>
	1			<i>Tracker</i>
		1	1	Buque <i>Petromar Bahía Blanca II</i> , por los dos medios
6		1		<i>Neptune</i>
	1	1	1	<i>ARA Boucharad</i> , por los tres medios
7	—	—	—	—

Operaciones frente a Río Grande. Del 8 de junio al mediodía del 14 de julio

Durante este tiempo el submarino permanecerá entre las 12/20 a 40 millas al E de Río Grande. Las condiciones allí serán excelentes para el submarino en casi todos los aspectos, llegando a obtener en momentos un alcance de más de 50 millas con el sonar tipo 2024. El tiempo de respuesta informando de la detección es de dos a cinco minutos desde ella, y hasta el mediodía del 14 de julio se pasarían algo más de 200 informes. Para realizar esta labor en particular, y su misión en general, fue necesario e importante el sistema de comunicaciones BILAT SSIXS-canales 5 y 6 (30).

(30) El sistema GAPFILLER, empleando satélite británico, fue descartado porque el BILAT SSIXS trabajaba mejor. La señal del británico era débil y variada dependiendo del tiempo del día, siendo buena durante el amanecer y deteriorándose por la noche.

Hasta el fin de las hostilidades se vivieron los momentos más intensos en estas tareas ELINT, y realizaron las siguientes detecciones desglosadas en tres tipos por actividad (31):

DÍA	ATAQUE	SOPORTE	VIGILANCIA	TOTAL	OBSERVACIONES
8	16	2	4	22	Doce fueron visuales. Hubo vuelo de <i>Súper Étendart</i> y se detectaron por sonar dos buques
9	11	3	10	24	Nueve fueron visuales. Se detectaron dos mercantes por sonar, uno identificado visualmente. Se localizó el radar de un <i>Sea Harrier</i> . Visualmente un avión de aerolínea comercial
10	6	7	5	20	Dieciséis fueron visuales. Visualmente se detectaron tres <i>Boeing 707</i>
11	10	3	5	18	Cinco fueron visuales. Hubo vuelo de <i>Súper Étendart</i>
12	6	11	5	22	Seis fueron visuales. Hubo vuelo de <i>Súper Étendart</i>
13	14	11	9	34	Quince fueron visuales, de ellos tres corresponden a helicópteros. Hubo varios vuelos de <i>Súper Étendart</i> . El sonar detectó un mercante. El informe menciona la detección electrónica de un <i>Vulcan</i> y explosiones (32)
14	18	15	11	44	Dieciséis fueron visuales

A estas alturas de la patrulla, el submarino presentó diversos problemas, agravados con el transcurrir de los días de mar. Si desde el principio del mes las operaciones ELINT requirieron una exposición constante del apéndice con el equipo de guerra electrónica, de día y con las primeras luces se acercaba a las 12/20 millas para tener posibilidades de obtener contactos visuales, y de

(31) Vigilancia (*Traker*, *Neptune* o *EMB-111*). Soporte (*C-130*, *KC-130*, *707*, *F-27* y helicópteros). Ataque (*A-4*, *Mirage* y *Súper Étendart*).

(32) Este avión no voló ese día. Además de que operaba en un área lejana de la posición del submarino, la última misión de guerra de estos aviones se efectuó el día 12 de junio. Tal vez pudo ser confundido con un *Canberra*, ya que ese día volaron desde Río Gallegos dos *MK-62*, sección BACO, para bombardear posiciones sobre Port Harriet House. Uno fue alcanzado y solamente un piloto logró eyectarse, siendo capturado poco después.

noche o con mala visibilidad se retiraba mas allá de esa distancia. Esta manera de operar tuvo que ser alterada a partir del 22 de junio debido al deterioro, por una excesiva exposición, y a los problemas descritos que se reflejaron en el OPDEF WE 10-82, cuando el cristal del canal de estribor banda I se volvió defectuoso (33). El segundo problema en importancia surgió al operar a poca velocidad, necesario para las misiones ELINT. Esto y las aguas poco profundas afectaron a la integridad del sonar remolcado, que ya presentaba deficiencias importantes (34).

Con el fin de las hostilidades, las actividades del submarino no cesaron, resultando ser igual o más intensas que durante ellas, pues la incertidumbre no desapareció y la Royal Navy no bajó la guardia a pesar de adelantar las posiciones y adentrarse hacia el W de Malvinas. Durante este último período llegó a detectar ocho contactos con el sonar. El día 22 de junio informaba en el SITREP n.º 65 de haber detectado por sonar e identificado visualmente al aviso ARA *Irigoyen* frente a Río Grande, así como de haber detectado también posiblemente al ARA *Almirante Irizar*.

A las 21:25Z del 29 de junio se localizó a través del sonar remolcado una firma conocida. Veinte minutos después se había identificado la presencia de los destructores ARA *Bouchard* y ARA *Piedrabuena* navegando por dentro de las 12 millas. Tras un breve seguimiento, desde el submarino se captó la transmisión, por dos veces, del sonar de los destructores, observándose por el periscopio que el ARA *Piedrabuena* caía hacia fuera. El comandante, creyéndose detectado, realizó una evasión buscando las aguas profundas que le llevó a 60 millas mar adentro.

A las 15:00Z del 6 de julio se puso fin a su patrulla ELINT frente a Río Grande, iniciando el tránsito hacia un RV con el HMS *Penélope* (35) al W de Malvinas, donde recibiría al día siguiente la dotación el primer correo tras semanas aislados del mundo exterior y podría reparar los cristales del equipo de guerra electrónica ya en superficie. Un día después se reuniría con las unidades de la Task Force al E de Malvinas, donde por tres días participaría en un ejercicio de guerra antisubmarina. A las dos de la madrugada del día 11 de julio iniciaba el tránsito hacia el Reino Unido, dando por finalizada su patrulla, y al mediodía del 14 de julio dejaba atrás la zona de guerra.

(33) Los fallos que surgieron al principio, si bien parecía que se controlaban, al final y a estas alturas el de babor, bandas E/F, quedó ya inútil. Esto entonces supuso un problema porque el submarino hasta ahora navegaba con dirección N a poca velocidad hasta el final de la línea, y la vuelta hacia el S era a profundidad y con velocidad para posicionarse en una nueva línea de partida lo más rápido posible. Con el problema de la banda de babor fuera de servicio y ahora el canal de estribor defectuoso, la cosa se complicó.

(34) OPDEF WE 12-82. Por los largos períodos de uso se degradó.

(35) La fragata estaba realizando la Operación MONKEY; se supone que puede estar relacionada con el control de la nueva zona de exclusión impuesta tras la finalización de las hostilidades.



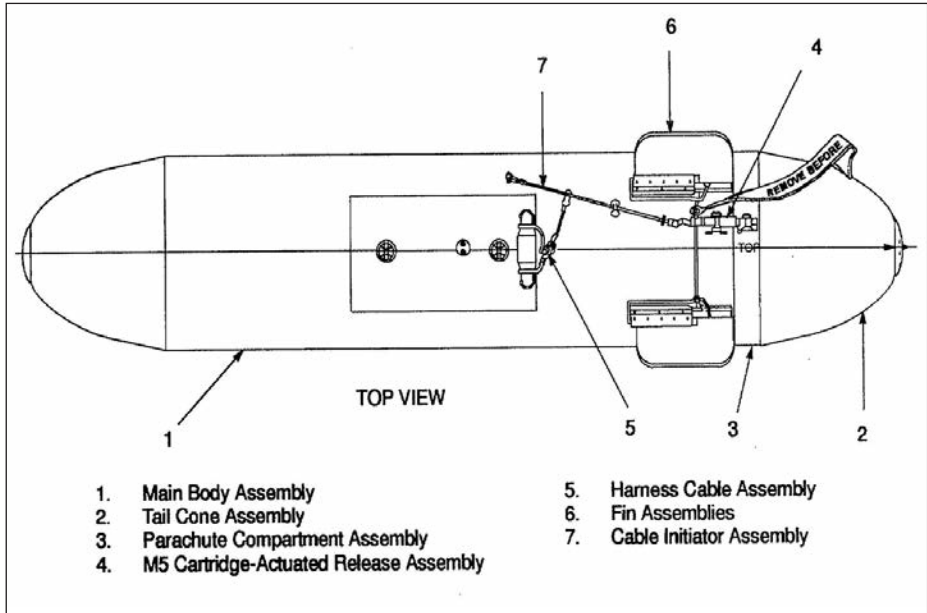
El HMS *Valiant* junto al HMS *Penélope* el 7 de julio de 1982. IWM. MODUK.

Durante su patrulla de guerra se barajaron las siguientes cifras: en labores ELINT, desde el 20 de mayo al 6 julio, las detecciones de aeronaves sumaron la cifra de 338. Los mensajes recibidos durante toda la Operación CORPORATE totalizaron 650 y los transmitidos 580, a pesar de que las comunicaciones no fueron perfectas, y en algunos momentos, difíciles. Existieron algunas averías en propulsión, comunicaciones y electrónica que comprometieron la operatividad del submarino; por ejemplo, los dos sonares presentaron problemas de degradaciones e interferencias, y durante el tránsito hacia el S, como se ha comentado, se tuvo que hacer superficie para limpiar de sal partes de la antena ALN-UHF ante los problemas que generaba.

El gran misterio de estas operaciones

Las tareas desempeñadas por los submarinos a partir del desembarco, convirtiéndose en los ojos de la Flota, fueron novedosas. Existen pruebas de que al menos las primeras unidades no estaban preparadas para ellas, y hay una historia misteriosa que implica a uno, y en el caso particular del HMS *Valiant* no hay constancia de que viviese una situación parecida o similar.

El día 21 de julio de 1982, desde la embajada del Reino Unido en Brasilia se envió un mensaje *flash* al Ministerio de Defensa británico, Royal Navy y



CTU 2-A (<http://constructioncranes.tpub.com/>).

CINCFLEET, contando el siguiente suceso: ese día en la embajada, el agregado naval británico recibió una llamada de David Hassett, director de una escuela inglesa privada de Natal, que le contó que había sido requerida su presencia a 100 kilómetros de allí porque un pescador local había descubierto en una playa un contenedor. Cuál fue su sorpresa cuando llegó y se encontró dentro de aquel contenedor algunas cartas abiertas con el sello de «restringido», manuales sobre sistemas de radares con diagramas, marcados con una fecha y un destinatario: 21 de mayo de 1982 y HMS *Splendid*. Aquella novedad hizo saltar las alarmas y se dispuso un operativo para recuperar el contenedor y su contenido, retirado bajo custodia brasileña y supervisado por la embajada. Un C-130 de la RAF se desplazó para hacerse cargo del material, y nunca más se supo de aquello.

En base a la fecha de aquellos documentos, podemos pensar que el material tenía que ser recibido en fechas posteriores próximas. Teniendo en cuenta que ese submarino operó en la parte más austral del continente hasta el día 26/27 de mayo, nos encontramos con una semana de margen para recibir el «paquete».

De cómo llegó este a aquella parte remota del continente y de la zona de operaciones, existe una explicación razonada. Si buscamos información sobre las corrientes marinas, vemos cómo la derrota es posible. El gran misterio

surge analizando la manera en que ese paquete llegó a la zona donde operaba el submarino.

No hay datos precisos de cómo era ese contendor, pero visto su contenido no tendría que ser muy grande, lo que podía favorecer que fuese depositado por un medio rápido, en este caso un avión. Analizando las posibilidades existentes nos encontramos que dicho «recipiente» podía ser el contenedor CTU-2 A, suministrado, parece ser, por Estados Unidos en la cantidad de 18 unidades (36), u otro embalaje empleando el sistema HAARS (37). Sobre este último, durante la guerra, en ambientes marinos, hubo diversos problemas cuando se tocaba el agua, pues los materiales del embalaje y la impermeabilidad del paracaídas propiciaban que la balanza se inclinase hacia su recuperación inmediata.

Si bien resulta ya imposible imaginar cómo un contenedor pudo sobrevivir recorriendo medio hemisferio en unas condiciones adversas, más llamativo y misterioso resulta saber de qué manera llegó a esa parte austral remota cuando en la documentación británica desclasificada no hay reflejado ningún vuelo de esas actividades mas allá de la TRALA (38). Entonces... ¿de dónde salió y cómo llegó?

BIBLIOGRAFÍA

FACCHIN, Eugenio Luis: *Un buque, dos banderas, mil combates*. Bouchard D-26.

PASCUAL PELLICARI, Juan A.; LÓPEZ, Miguel A.; PAROLA, D.: *Boletín del Centro Naval*. «Sanidad Naval en Malvinas. Buque hospital ARA Bahía Paraíso».

FORTINI, Enrique A.: *Boletín del Centro Naval*. «Aviones brasileiros en el conflicto del Atlántico Sur».

Historia de la Fuerza Aérea Argentina. Tomo VI, volúmenes I y II.

Historia de la Aviación Naval Argentina (Conflicto del Atlántico Sur). Volumen III.

Report of Proceeding HMS *Valiant*.

— HMS *Conqueror*.

— HMS *Splendid*.

— HMS *Spartan*.

Foro Zona Militar.

<http://www.globalsecurity.org/>

<http://constructioncranes.tpub.com/>

<http://www.rnmuseumradarandcommunications2006.org.uk/>

(36) Hasta una capacidad de 500 libras. Lanzable desde aviones a una altitud mínima de 300 m y a una velocidad máxima de 425 nudos.

(37) Un peso de 200 a 2.000 libras. Lanzable desde aviones a 150 nudos y hasta una altura de 25.000 pies.

(38) Estas operaciones con *C-130* hasta la misma TRALA empleaban muchas horas y recursos. En alguna operación se llegaron a suspender vuelos de reconocimiento con los *Nimrod* para dedicar en exclusiva los reabastecedores en estas misiones.

