

Aviones Ingleses sobre nuestro espacio aéreo continental durante la guerra por las Islas Malvinas

A partir de la difusión de varias notas periodísticas referidas a la actividad aérea inglesa sobre nuestro territorio nacional, durante el conflicto del 82 realizadas por el **General Fernando Jorge Matthei Aubel**, quien desempeñó el cargo de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile e integrante de la Junta Militar de Gobierno, comenzaron a confirmarse que los ecos detectados por nuestras estaciones de radar de la FAS, tenían al fin la confirmación sobre que correspondían a aeronaves inglesas, operando desde bases de la FACH Y de la ARMADA DE CHILE mediante la cual obtenían información de nuestras comunicaciones y señales electrónicas (frecuencias de operación, tipos de radares de vigilancia o de tiro, tipo de pulso, ubicación, etc.).

Resulta esclarecedor que el citado general reconoció, con un cierto toque de cinismo, **"que un C-130 inglés con la misma matrícula de uno de los nuestros tenían mal escrita la identificación en el fuselaje figurando Fuerza Area de Chile, sin la letra "e" de Aérea"** ¹, error atribuido a la premura de las circunstancias. Conocimos las operaciones denominadas **Black Buck** en la cual aviones **Avro Vulcan**, portando misiles **anti-radar Shrike**, alcanzaron un director de tiro **Skyguard** del GADA 601 del Ejército Argentino, ocasionando su destrucción con la pérdida de sus valerosos integrantes.

Posteriormente, el 31 de mayo se produjo otro lanzamiento de un misil antirradar que no logró destruir al radar TPS 43 de la Fuerza Aérea, gracias al ingenio del personal técnico (S.A. TAMBUSI Y C.P. TEVEZ). La técnica implementada por el personal de mecánicos consistió en desfazar el pulso de disparo de una de las válvulas que actúa como excitador de la válvula de transmisión, de manera remota activándose en la cabina de operaciones por lo que al perder la guía el misil, su estallido sólo generó perforaciones en el sistema de guía de ondas y cortes en los cables de comunicación de la señal radar entre el shelter técnico y la cabina de operaciones.

Esa fecha quedó instituida como **día de la especialidad VYCA**. La importancia asignada por los ingleses al rol del radar, da cuenta del esfuerzo realizado al destinarse **3 misiones BLACK BUCK (4, 5 y 6) además de varios vuelos de SEA HARRIER Y HARRIER GR3. El detalle de las operaciones relatadas por sus protagonistas se puede apreciar en el libro Vulcan Boys:**

¹ https://www.falklandswar.org.uk/matthei_interview.htm

From the Cold War to the Falklands: True Tales of the Iconic Delta V Bomber²

Hasta este punto del relato, resulta esperable en cualquier conflicto armado la búsqueda de un resultado que produzca una **situación militar favorable**. Y aunque el derecho bélico marca límites para tales fines, quienes tienen que planificar las acciones bélicas, deben prever eventos para neutralizar su inobservancia a través de planes de contingencia.

Proyectar y ejecutar una acción bélica a más de 10 mil kilómetros demuestra la voluntad de un **país con vocación de Imperio** lo que ha sido demostrado a lo largo de la historia del Reino Unido. La voluntad de vencer los hizo creativos a la hora de resolver situaciones.

En un primer momento, ambos países con intervención de la ONU, trazaron una **zona de exclusión** alrededor de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur que fue violada en reiteradas oportunidades por Gran Bretaña. A modo de ejemplo, el hundimiento del ARA GENERAL BELGRANO y la revelación de la infiltración de personal del SAS en zona continental (Operación PLUM DUFF) abortándose a mitad de su recorrido (el SEA KING siniestrado en RIO GRANDE), que tenía como misión efectuar sabotajes en el binomio Super Etendar/Exocet.

Ahora, pasado el tiempo y al salir a la luz publicaciones de algunos combatientes ingleses quienes fueron sus protagonistas, podemos conocer parte de lo que aún permanece en secreto militar hasta el 14 de junio de 2072 fecha en que se cumplan NOVENTA años según consta en las **actas de no revelación de las acciones en las Islas Malvinas** ordenadas por el gobierno inglés.

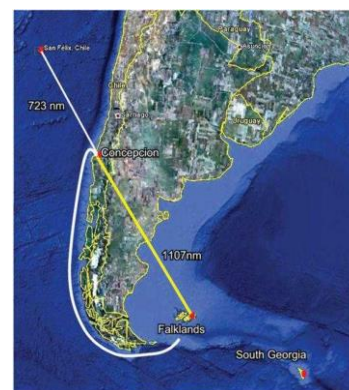
A partir del 2 de mayo de 1982, la máxima conducción de la Armada Argentina, el almirante ANAYA, ordenó a toda la flota de mar salir de la Zona de Exclusión y dirigirse a puerto. A partir de la ausencia de buques de guerra argentinos, comenzaron a cumplimentarse los requerimientos del almirante WOODWARD tendientes a obtener la ubicación de los distintos grupos de batalla formados por el portaaviones ARA 25 de mayo y otros grupos de tareas.

² Editorial **Grub Street Publishing** 2015 Tony-Blackman.

Nuevo problema: la zona a explorar exigía el despegue y aterrizaje volando tramos de más de 10.000 kilómetros, con el apoyo de aviones reabastecedores y que a la vez efectuaban reconocimiento electrónico.

La solución al segundo problema: la posibilidad de operar en algunos de los aeródromos más cercanos hasta donde la **“aparente neutralidad”** de los países involucrados lo permitiera.

Primeramente, se utilizaron las instalaciones de la isla de Pascua, Sin embargo, la distancia a recorrer desde esa ubicación a la zona a explorar hacía muy compleja su ejecución. Entonces, nuevamente el gobierno chileno accedió, con **“aparentes restricciones”**, a permitir la operación desde la base de Concepción⁵, al sur de la ciudad de Santiago de Chile y como bien expresa uno de los postulados básicos de geometría, la menor distancia entre dos puntos es una recta. Tales rectas tenían como punto de origen la base chilena de Concepción y como punto intermedio varios puntos ubicados sobre el mar argentino, que según la naturaleza de las misiones siempre retornaban a Concepción, y siguiendo otras rutas de vuelo según los patrones de búsqueda trazados. Tanto desde Comodoro Rivadavia, punto en el que se dirigía hacia el Estrecho de Magallanes retomando rumbo a la base de origen.



La publicación del libro ***Nimrod Rise And Fall*** escrito por el ex piloto de pruebas de las aeronaves Avro Vulcan, Nimrod y Victor **Tony Blackman**, constituye un documento que nos aleja de las especulaciones y opiniones de nuestras propias vivencias y la de los demás integrantes de la FAS.

Abro un paréntesis, para referirme al empleo de aviones Canberras ingleses operando desde aeródromos chilenos. Si bien no hay certezas de la llegada a Chile de esos aviones durante la guerra, si hay certeza de previsiones de los sobrevuelos a llevarse a cabo sobre nuestro territorio. La **moneda de cambio** consistiría en que finalizada la guerra, se realizaría la venta simbólica de 3 aviones a la FACH en retribución por parte de los ingleses. Durante la guerra se planificó la OPERACIÓN FOLKLORE que involucraba dos Canberras fotográficos operando desde bases insulares y continentales chilenas, aunque se habría abortado antes de su arribo a territorio chileno.

Lo cierto es que existen registros de los 3 Canberras con la matrícula inglesa XH-166, XH-167 y XH-173 de la Royal Air Force, que se convirtieron en 341, 342 y 343 de la FACH respectivamente.

⁵ Aeropuerto Carriel Sur (IATA: CCP, OACI: SCIE).

Respecto a las operaciones de los Vulcan considero que la diplomacia o la Inteligencia inglesa supieron manejar las situaciones, para recuperar los aviones tanto en Brasil como Uruguay con posterioridad a los bombardeos en las Islas⁶-

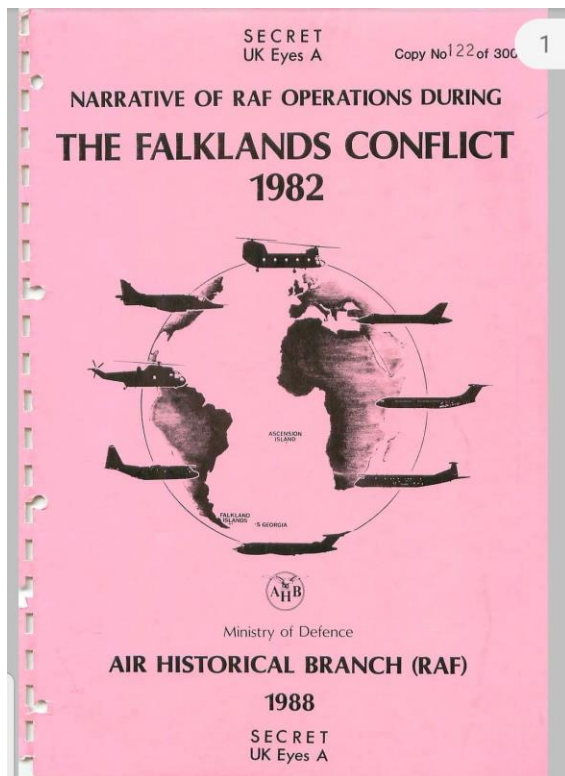
Más allá de las opiniones que cada lector vaya obteniendo, lo que es indudable por estar documentado, es que **hubo aviones ingleses disfrazados con inscripciones chilenas sobrevolando nuestras bases aéreas de la Patagonia**. Conducta reprochada por el Derecho Bélico ya que en caso de su captura no pueden ser **considerados combatientes legítimos**⁷



Se reproduce la cubierta de un documento publicado en internet durante la pandemia, por la Revista Jane´s. Lamentablemente si bien me llegó el informe completo, en la actualidad fue eliminado.

⁶ <http://malvinasguerraarea.blogspot.com/2018/11/malvinas-operaciones-clandestinas-britanicas-apoyadas-por-chile.html>

⁷ los militares que desarrollan actividades orientadas a la obtención de información en el territorio controlado por el adversario podrán ser considerados combatientes legítimos **si, en el momento de la captura, llevaban puesto el uniforme del propio ejército**. En caso contrario serán considerados como espías



Conclusiones. Antes de la guerra, se planificó confiando en que, bajo el paraguas del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, TIAR, ante una reacción militar inglesa, los integrantes del tratado apoyarían la causa argentina apelando al artículo 3⁸. Se saltaron el capítulo 1 y 2.

Durante la guerra, el rediseño de las capacidades del avión Nimrod que incluyeron capacidad de reabastecimiento en vuelo, ataque a objetivos aéreos mediante la instalación de misiles AIM 91 Sidewinder, etc.

Nada de lo expresado va a servir si no se extraen enseñanzas para afrontar amenazas futuras y cumplir la misión

encomendada a la Fuerza Aérea Argentina como integrante del Instrumento Militar.

Comodoro (R) VGM FERNANDO ALBERTO ESTRELLA

⁸ <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-29.html>