

# ***Un submarino chino***

Corría el mes de noviembre del año 1965, durante el gobierno del arquitecto Fernando Belaunde Terry, y una de las preocupaciones del momento era el movimiento guerrillero que se venía desarrollando en los Andes del Perú, en el norte encabezado por Héctor Béjar, en la zona central por Guillermo Lobatón y en el sur por Luis De La Puente Uceda

Un día , como a las ocho de la mañana, sonó el timbre del teléfono del comando del Escuadrón de Búsqueda y Patrullaje N\* 833, se había recibido una información de la Comandancia de la Fuerza de Superficie en el sentido de que tripulantes de una patrullera de la Capitanía de Puerto de Mollendo había avistado la vela (torre de mando) de un submarino sobre el eje de la desembocadura del río Ocoña, a unas diez millas mar afuera, y pedían que la Fuerza Aérea salga a investigar porque la unidad de superficie más cercana , la fragata Ferré, se encontraba a unas diez horas de navegación del lugar señalado y el Servicio de Inteligencia presumía que era un submarino chino que, por encargo de La Habana, estaría abasteciendo de armas al movimiento guerrillero.

El Comandante del Escuadrón de Guerra Antisubmarina, mayor Luis Deza S, comprendió que la misión requería del concurso de sus mejores hombres y de inmediato llamó a su hombre de confianza, el capitán Carlos Pellegrini, con quien había hecho el curso de Guerra Antisubmarina en los aviones ALBATROS HU-16B en USA; el Departamento de Operaciones rápidamente planificó el vuelo y se designó el avión de matrícula FAP 521 con pleno de combustible para 13 horas de vuelo y premunido de sonoboyas (*Boyas de 1.20 m de largo, premunidas de una batería que, se activaba con el agua de mar, un receptor transmisor y un hidrófono*) cargas sónicas (*Pequeñas cargas de una libra de explosivo, destinadas a generar ruido, cuyo rebote era captado por el hidrófono de la boya y retransmitido al avión*) y marcadores

de humo (*cuya finalidad era señalar el lugar donde el hidrófono había captado las ondas, directas y de rebote*); el avión decoló antes de las 09:00 horas, estimando que se encontrarían sobre el punto de destino alrededor de las 12:20 horas. Desde el primer momento pensaron que no había muchas esperanzas de ubicar el objetivo, si acaso era cierta la información por demás insólita ¿Un submarino chino en aguas peruanas, y tan cerca de la costa? Al llegar habrían transcurrido más de cuatro horas desde el avistamiento; no obstante, diez minutos antes de llegar al punto desde donde empezarían la búsqueda se prepararon, como siempre, para hacer un trabajo concienzudo, atrás quedaron las especulaciones.

- *Piloto a navegante* – llamó por el interfono el mayor Deza al teniente Pellegrini – *Estamos a diez minutos del dato (Punto donde fue visto el submarino) -Confirma el estimado ¿Está listo el equipo, pasas a TACO?* (En la jerga aeronáutica TACO es el Coordinador Táctico y desde el momento que el Navegante asume esta función es responsable de los desplazamientos del avión y el piloto debe seguir fielmente sus órdenes)

- *TACO a piloto* - respondió Pellegrini, ya en su rol de TACO, indicando que asumía la función de coordinador - *Estimado y posición confirmados, estamos listos para empezar* - Minutos después, ubicó el dato, y lo marcó con una señal de humo, flotante, al tiempo que se iniciaba el despliegue de una rosa de sonoboyas, esto es una boya al centro junto con la señal de humo, para rodearla con un hexágono también de sonoboyas inscritas en un círculo de radio de 8 millas náuticas, maniobra que demora unos cuarenta minutos.

Finalizado el sembrado de las boyas se inició el lanzamiento de las cargas sónicas, sin mayores expectativas; sin embargo, a la segunda carga el operador del Julie (Sistema de detección sónica) acusó un eco

- *¡Eureka! ¡El submarino se encuentra dentro del círculo!* - Exclamó el TACO, estaba exactamente donde lo necesitaban, se iniciaba la cacería. Parece que estaba orbitando muy despacio en espera de algo, pero tan pronto sintió las cargas sónicas inició maniobras evasivas pues se le hizo evidente que había sido detectado y debía perder a su perseguidor.

En ese momento Pellegrini lanzó un marcador de humo para iniciar el modo de detección magnética; en esta fase el Albatros debía extender el MAD (Detector de Anomalías Magnéticas) y descender a 50 pies de la superficie para conseguir la mayor posibilidad de detección e iniciar una suerte de seguidilla de virajes de 360°, siempre hacia el lado izquierdo y manteniendo los 50 pies, de modo de formar una serie de círculos tangentes entre sí para configurar una figura parecida a un trébol de cuatro hojas que se van agregando en el rumbo que lleva el submarino; todos estos movimientos y desplazamientos deben ser graficados por el TACO en su tablero para efectuar cálculos geométricos cuyo resultado le permite mantenerse sobre el rumbo del sumergible y hacerle seguimiento; el piloto se limita a seguir sus instrucciones, por lo que el TACO se convierte en el conductor y responsable de la operación.

- *¡TACO a piloto, tenemos contacto positivo!* – El anuncio puso a todos en tensión ¿Será posible que lo hayamos detectado? Ojalá- *Voy a lanzar cuatro cargas más para despejar cualquier ambigüedad-* Toda la tripulación permaneció en silencio, atenta a las órdenes del coordinador. Minutos después, ubicó el dato, y lo marcó con una señal de humo, al tiempo que se iniciaba el despliegue de una “rosa de sonoboyas”, esto es, una boya al centro junto con la señal de humo, para rodearla con un hexágono también de sonoboyas inscritas en un círculo de radio de 8 millas. Finalizado el sembrado de las boyas se inició el lanzamiento de las cargas sónicas, sin mayores expectativas; sin embargo, a la segunda carga el operador del Julie (Sistema de detección sónica) acusó un eco.

Pronto, después de unos minutos de vuelo, el TACO le comunicó al piloto que se había logrado al fin un dato firme; es posible que al no emplear más cargas sónicas, el comandante del submarino haya decidido que se había escabullido de sus cazadores, ignorando que estaba siendo silenciosamente rastreado con el MAD, el dispositivo pasivo indetectable para él, así que navegaba con rumbo fijo, paralelo a la costa y a unos cuatro nudos. El tiempo

había transcurrido literalmente volando, llevaban ya casi nueve horas en un trabajo extenuante y peligroso y muy exigente para la tripulación y el avión haciendo virajes constantes a muy poca altura, una y otra vez, una y otra vez. Los controles del avión son muy duros para las maniobras tan empinadas que se tenían que realizar durante la operación del MAD\*, eran ya más de las 17:00 horas y todos estaban exhaustos, felizmente, como refuerzo, había un tercer piloto y entre ellos se podían relevar una vez que el rumbo del sumergible se estabilizaba; mientras tanto, el TACO, que no tenía reemplazo, no podía dejar su puesto ni para ir al baño, y hacía rato que estaba en emergencia fisiológica ¿Qué hacer?

A esa hora el 521 se comunicó con la fragata BAP Ferré para informarles que tenían contacto magnético positivo, es decir que tenían “enganchado” al submarino y que debían apresurarse, recibiendo como respuesta que se estaban aproximando a toda marcha y que estimaban llegar al espacio táctico a las 18:20 horas. A su llegada, de acuerdo a la doctrina, la Ferré asumiría el control de la operación.

Una hora más, por lo menos ¡Casi doce horas! Con lo cansados que estaban la situación se tornaba peligrosa, el TACO, el mayor Pellegrini, no había tenido ni relevo ni descanso en las casi doce horas que llevaban volando, tiempo durante el cual había estado cumpliendo un trabajo incesante y de alta concentración y ya era notorio su agotamiento ¿Cuánto más podría resistir?

Las condiciones en que estaban operando, considerando distancia, tiempo y combustible eran casi marginales y el mayor Deza, Comandante de la aeronave, decidió que, al finalizar la intervención del Albatros se dirigirían a Pisco para reabastecerse de combustible para poder continuar al Callao, su Base de Operaciones. Habían estado siguiendo al submarino alrededor de dos horas hasta casi agotar los marcadores de humo, dos horas de virajes y más virajes rozando las olas con la punta del ala, les quedaban solamente dos marcadores que el TACO decidió dejar como indicadores para la Ferré cuando llegara a las inmediaciones, lo que ocurrió en la hora prevista,

aminoró la marcha y permaneció en escucha con su sonar; a los pocos minutos acusó contacto sonoro positivo hacia el último marcador lanzado por el avión y asumió el comando táctico de la operación. El Albatros 521 pidió autorización para retirarse por las limitaciones de combustible y se alejaron rumbo a Pisco.

- *TACO a piloto ¡Dejo mi puesto en este mismo instante!* – Pellegrini no esperó respuesta, se soltó las amarras y, a trompicones, se dirigió en procura de alivio en el sanitario. Al fin.

Al tener contacto positivo la fragata aceleró a más de veinte nudos dirigiéndose hacia la señal de humo dejada por el Albatros, en donde lanzó cargas de profundidad; presumiblemente el submarino detectó el intempestivo incremento de potencia de la nave peruana, deduciendo que no se trataba de una embarcación de transporte emprendiendo la huida, con lo que la unidad de superficie peruana perdió totalmente contacto con el blanco. Veinte minutos más tarde la fragata llamó al Albatros para pedir apoyo en retomar el contacto, pero ya no fue posible por el bajo nivel de combustible.

Una vez aliviado de su urgencia sanitaria y establecido el rumbo a Pisco, el TACO, con pesados movimientos de lo cansado que estaba, descolgó un paquete de paracaídas que colocó en el piso a guisa de almohada, se tendió cuan largo era y casi instantáneamente se quedó profundamente dormido; durmió ininterrumpidamente varias horas durante el trayecto a Pisco, también mientras recargaban combustible en la Base Aérea y durante el trayecto a Lima hasta el aterrizaje, que es cuando despertó creyendo que recién estaban aterrizando en Pisco.

Esta operación constituyó fuente de una inmensa alegría y orgullo para el Escuadrón 833 porque probó y demostró su eficiencia, no sólo en ejercicios sino en una compleja operación real; no obstante el éxito alcanzado, los tripulantes se lamentaban de que el avión no estuviera dotado de

armamento ofensivo antisubmarino, porque entonces “otro hubiera sido el cantar” y no se hubiera ido tan fácilmente.