

GUERRA DE LAS MALVINAS: OPERACIÓN SUTTON. BATALLA AERONAVAL DE LA BAHÍA DE SAN CARLOS

Francisco José SEQUEIRO LEIRA



Introducción



L 2 de abril de 1982, en la denominada Operación ROSARIO (1), fuerzas argentinas invaden y ocupan el archipiélago de las Falklands o Malvinas (2), y al día siguiente las islas Georgias del Sur y Sándwich del Sur. Una acción encuadrada en la recuperación de estos territorios en manos británicas para poner fin al centenario litigio de soberanía que ambos países mantienen sobre las islas (3) y que ocasiona la ruptura de relaciones diplomáticas por parte de Gran Bretaña, dando origen a un conflicto entre ellas: la Guerra de las Malvinas o Falklands War.

Del 2 de abril al 1 de mayo se abre un denso período de gestiones políticas, durante el cual se proponen varios planes de paz para solucionar el conflicto,

(1) «La Junta Militar como Órgano Supremo del Estado comunica al pueblo de la Nación Argentina que hoy, la República, por intermedio de sus Fuerzas Armadas, mediante la concreción exitosa de una Operación Conjunta, ha recuperado la islas Malvinas para el patrimonio nacional. Se ha asegurado de esta manera el ejercicio de la soberanía argentina sobre todo el territorio de las mencionadas islas y los espacios marítimos y aéreos correspondientes». (Comunicado de la Junta Militar Argentina de 2 de abril de 1982).

(2) El archipiélago de las Malvinas se encuentra en el Atlántico meridional, a 550 km al Este de la Patagonia argentina. Con una superficie de 11.800 km² está constituido por dos grandes islas, Gran Malvina y Soledad, y unos 200 islotes más pequeños. De él dependen unas islas desiertas, Georgias del Sur y las Sándwich del Sur, a 1.600 y 2.300 km al SE de las Malvinas.

(3) Estos archipiélagos australes fueron tomados por la fuerza en 1833 y controlados desde entonces por la Gran Bretaña, algo nunca aceptado por Argentina, que los sigue reclamando



que por diversas razones uno u otro bando no aceptan, dejando como única salida la resolución bélica del conflicto (4). Del 1 al 21 de mayo, salpicado de cautas acciones aeronavales, Gran Bretaña se prepara para la reconquista de las islas y Argentina para su defensa.

Con el desembarco en la isla Soledad, el 21 de mayo, en la bahía de San Carlos que da al estrecho del mismo nombre y la batalla aeronaval que se desarrolla durante el citado desembarco se inicia la recuperación del archipiélago por parte británica. La rendición incondicional de las fuerzas argentinas, el 14 de junio de 1982, pone fin a este conflicto.

como parte integral e indivisible de su territorio. Las negociaciones, que desde 1833 se habían llevado por la controvertida posesión y soberanía de las islas, habían resultado infructuosas.

(4) El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el 3 de abril de 1982, aprueba la Resolución 502, que:

- Exige la cesación inmediata de las hostilidades.
- Exige la retirada inmediata de todas las fuerzas argentinas de las islas Malvinas.
- Exhorta a los Gobiernos de la Argentina y el Reino Unido a que procuren hallar una solución diplomática a sus diferencias y a que respeten plenamente los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas.

Guerra de Las Malvinas. Operación CORPORATE

La invasión argentina derivaría en la movilización de una Fuerza Operativa británica (*Task Force*) hacia las islas, en la denominada Operación CORPORATE, que abarcó el conjunto de acciones militares que Gran Bretaña desarrolla, desde el 2 de abril hasta el 14 de junio de 1982, con la finalidad de recuperar las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur ocupadas por Argentina. Fueron subsidiarias de esta operación la Operación PARQUET (conjunto de sus acciones militares para recobrar las Georgias del Sur), y la Operación SUTTON (desembarco anfibio en San Carlos).

Al mando de la Operación, y por lo tanto comandante de la *Task Force*, designada 317 (CTF-*Commander Task Force* 317), estaba el lord almirante sir John Fieldhouse, comandante en jefe de la Flota, *Commander-in-Chief Fleet* (CINCFLEET), con varios *task groups* subordinados.

- El *Task Group* 317.8, constituido por el grupo del portaaviones HMS (*Her Majestic Ship*) *Hermes* y el HMS *Invincible*, y la aviación embarcada, al mando del Rear Admiral John «Sandy» Woodward (CTG-*Commander Task Group* 317.8).
- El *Task Group* 317.0, al mando del comodoro Michael Clapp (CTG 317.0 y CATG *Commander Amphibious Task Group*), con los buques del Grupo Anfibio.
- El *Task Group* 317.1 comprende el *Landing Group* o fuerza embarcada, constituido por la 3.^a brigada de comandos de los Royal Marine, dos batallones del regimiento de paracaidistas y varias unidades del Royal Armoured Corps bajo el mando del brigadier de los Royal Marines Julian Thompson (CTG 317.1 y CLF *Commander Landing Force*).

Fuerzas en conflicto: argentinos vs. británicos

Se enfrentan por un lado una importante pero a su vez débil fuerza militar —12.000 soldados argentinos—, compuesta por un cuerpo profesional de oficiales y suboficiales con una aceptable preparación militar, pero con muy poca experiencia práctica y una tropa mayoritariamente conformada por conscriptos muy jóvenes, mal instruidos, sin entrenamiento y mal equipados (5). Por la otra parte, la Royal Navy, con dos portaaviones, cinco destructores,

(5) Cabe recordar la nula actuación de la Flota argentina en este conflicto, al permanecer los buques en sus bases del continente, ante la amenaza que supusieron los submarinos nucleares británicos.

once fragatas, tres submarinos nucleares y otros buques auxiliares, apoyados por 68 barcos que el Ministerio de Defensa había contratado o requisado, que van desde los lujosos trasatlánticos *Canberra* y *Queen Elisabeth 2* a remolcadores del mar del Norte. Además, la RFA (Royal Fleet Auxiliary) proporciona 16 transportes de carga. Más de 120 buques, 33 de ellos navíos de guerra de primera línea, con varios miles de soldados profesionales preparándose para el desembarco, bien instruidos y entrenados, con una amplia experiencia de combate, bien equipados, con un adecuado apoyo logístico y sobre todo con una motivación muy clara del porqué combatir.

Ante una flota británica que tecnológicamente estaba a primer nivel, la guarnición de las Malvinas y la aviación argentina se prepararon para la defensa. Al *Sea Harrier* (6) de la Royal Navy, armado del misil Sidewinder, Argentina enfrentó las aeronaves de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) *M-5 Dagger* y *Douglas A-4B/A-4C Skyhawk*, y los *Marcel Dassault Super Etendard* y *Douglas A-4Q Skyhawk* de la Aviación Naval de la Armada de la República Argentina (ARA), operando desde bases terrestres.

La escuadrilla de *Super Etendard* (7), aviones con una capacidad de armas denominada *stand off*, es decir, que lanza fuera del alcance de las armas del buque, aviones de tecnología avanzada, pero todavía no experimentada, arma-



Aviación Naval argentina (www.fuerzaaerea.mil.ar).

(6) La superioridad aérea de los británicos fue proporcionada por la letal combinación de los cazas *Sea Harrier FRS.Mk.1*, empleados de manera excelente, muy bien tripulados y mejor armados que los cazas argentinos, y el misil aire-aire (*AAM: air-to-air missile*) AIM-9 Sidewinder de corto alcance, termoguiado. Se les deben dieciocho de las veintiuna victorias.

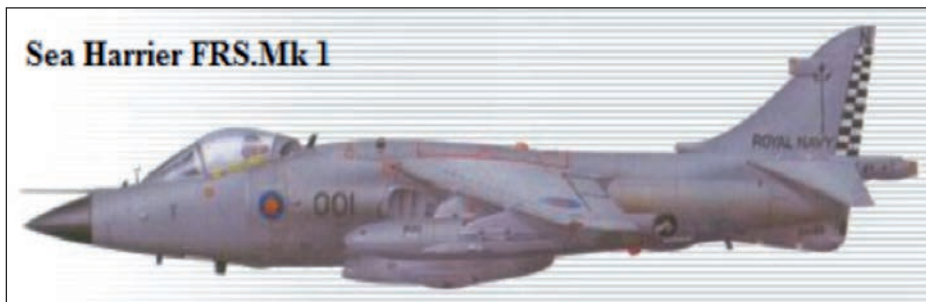
(7) Los *Super Etendard* realizaron únicamente misiones antibuque con los cinco Exocet disponibles, como estaba planeado. La del 4 de mayo sobre el destructor HMS *Sheffield*, el cual se hundió una semana después. El 25 de mayo sobre el portacontenedores *Atlantic Conveyor*, que se hundió tres días después. El 30 de mayo, sobre el portaaviones HMS *Invincible*, que lo



Aviación Naval Argentina (www.fuerzaaerea.mil.ar).



Aviación Naval Argentina (www.fuerzaaerea.mil.ar).



Sea Harrier británico (www.fuerzaaerea.mil.ar).

dejó inoperativo por un tiempo. La última, en la noche del 11 de junio sobre el destructor HMS *Glamorgan* que quedó fuera de combate.

dos del letal misil Exocet (8), tenían como misión el ataque en aguas abiertas, o interdicción naval de largo alcance. Los *A-4 Skyhawk* y los *Dagger*, con tecnología demasiado atrasada, atacaron pegados a la costa, bien bajos, para mimetizarse con ella (9), armados con bombas de 250 y 500 kilos

Desarrollo del conflicto: Principales acaecimientos

El periodo de preparativos se extendió hasta el 21 de mayo, salpicado de cautas acciones aeronavales. Mientras Gran Bretaña se preparó para la reconquista, Argentina, a la expectativa, trató de reforzar la guarnición en el archipiélago y garantizar la seguridad de las comunicaciones con el continente. Los británicos se habían fijado como objetivo desembarcar y desalojar a los argentinos, y estos lo daban como seguro, pero no tenían manera de saber ni cuándo ni dónde tenían previsto efectuarlo.

El 5 de abril: la *Task Force* británica se puso en movimiento desde las bases de Portsmouth y Plymouth, reforzándose posteriormente con otros buques de guerra y apoyo, que se incorporan en isla Ascensión. A su frente marchan los portaaviones HMS *Hermes* y HMS *Invincible*.

El 12 de abril: buques de la *Task Force* inician el bloqueo de las islas.

El 1 de mayo, aviones y buques británicos realizan el primer ataque sobre Puerto Argentino (Port Stanley).

El 2 de mayo, tras un supuesto ataque de dos *Harrier*, el portaviones *25 de Mayo*, con el resto de la Flota, inició su repliegue hacia la Base Naval de Puerto Belgrano.

El 2 de mayo, fuera de la zona de exclusión declarada por los británicos, el submarino nuclear HMS *Conqueror*, hundió al crucero ARA *General Belgrano*, con dos torpedos Tigerfish Mk-24 (10). Su saldo, 323 víctimas entre desaparecidos y muertos.

El 4 de mayo, el destructor HMS *Sheffield* (D-80) fue atacado por los *Super Etendard* de la Aviación Naval argentina, al cual le cabe el triste honor de ser el primer buque de guerra inglés en ser destruido después de la Segunda

(8) El Exocet es un misil antibuque. Entró en servicio en la Marina francesa en 1975. Se trata de un arma del tipo «dispara y olvida». Sus distintas versiones son: la MM.38 y MM.40, lanzadas desde buques de superficie; la SM.39, de lanzamiento submarino, y la AM.39, de lanzamiento aéreo.

(9) Aprovechaban así las limitaciones de los radares y sistemas de armas de los buques, al reducir sus capacidades por los ecos que representan las costas, no permitiéndoles discernir entre ellas y el blanco.

(10) Es un torpedo dirigido por cable (filodirigido) y con buscador acústico de blanco (autoguiado terminal) provisto con espoleta de impacto o de proximidad y está diseñado para ser lanzado desde submarino contra otros submarino o contra buques de superficie.

Guerra Mundial. Tras la experiencia del *Sheffield* la flota inglesa se retira hacia el este de las Malvinas, pasando las fragatas a apoyar a los aviones que operaban en el área.

Se produce un *impasse* en las acciones bélicas hasta el 21 de mayo, día en que, tras sopesar cuidadosamente riesgos y ventajas, los británicos inician el desembarco de sus tropas en la profunda bahía del estrecho de San Carlos, con el objetivo de establecer una cabeza de playa en las islas para llegar por tierra a Puerto Argentino. El lugar elegido, sobre el estrecho de San Carlos, está situado al noroeste de la isla Soledad. Allí dos brazos de mar, con aguas poco profundas y playas suaves, aptas para una operación de desembarco, penetran profundamente en la costa (11), rodeada de colinas que proporcionan protección al grupo anfibia contra la amenaza del Exocet, pero que también dificultan a los radares de los barcos la detección eficaz de los aviones atacantes antes de que estén literalmente encima de ellos.

Lo que siguió hasta el 29 de mayo fue una intensa batalla aeronaval, la última del siglo XX, en la que argentinos y británicos se lo jugaron a todo o nada.

Operación SUTTON. Desembarco británico en San Carlos

Día D: viernes 21 de mayo de 1982. «El callejón de las bombas»

Como primer paso del plan británico para el día D, elementos del SBS (*Special Boat Squadron*) (12) se infiltran el 1 de mayo en la zona de San Carlos para reconocer posibles playas para el desembarco (13). El día 16 de mayo, en misión de reconocimiento por el estrecho de San Carlos, la fragata

(11) «...protegida, dominada, buenas posiciones de observación. A 105 kilómetros de Stanley, 148 por mar...». Estaba lo bastante lejos de Stanley como para reducir el riesgo de un contraataque, y si el estrecho de San Carlos era navegable y no estaba bloqueado por minas, permitiría un anclaje lo suficientemente profundo para permitir que una flotilla de buques de guerra se acercara lo bastante a la playa para proteger a las tropas de un ataque aéreo... Además, había colinas circundantes cercanas donde podían instalarse baterías Rapiro. (*The Sunday Times*, 199-200).

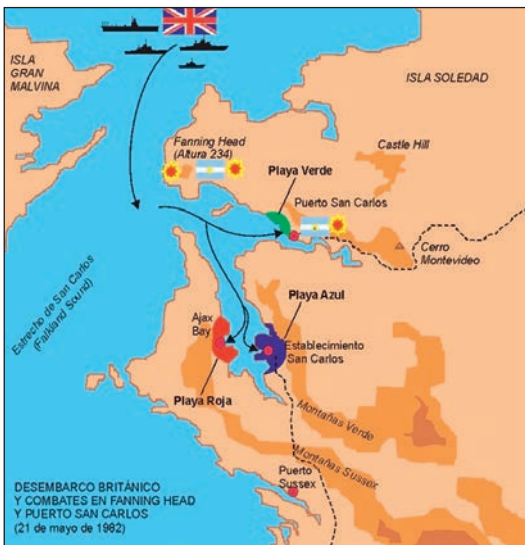
(12) El SBS es una de las unidades más reservadas de las Fuerzas Armadas británicas. Es una fuerza especial de la Royal Navy, integrada en los Royal Marines. Su base se encuentra en el Centro de Instrucción para la Guerra Anfibia, en el pueblo costero de Poole, en Dorset.

(13) Cuando el 16 de mayo los equipos del SBS se fueron, informaron de que había buenas playas, fondeaderos seguros y, sobre todo, no se veían argentinos... Había argentinos muy cerca el día del desembarco, llegaron después de la partida de los pelotones del SBS y causaron bajas justo cuando parecía que los británicos saldrían milagrosamente ilesos. (*The Sunday Times*, 203).

HMS *Alacrity* (F-174) informa de que este se encontraba libre de minas. Sobre las 02:30 horas del 21 de mayo, dirigida por el contralmirante Woodward y el comodoro Clapp, se inicia la Operación SUTTON en la *Amphibious Operation Area* (AOA) del estrecho de San Carlos. La misión, poner en tierra una fuerza de desembarco que inicie la reconquista de las Malvinas. Para ello se despliega en el estrecho de San Carlos una poderosa fuerza naval constituida por el transatlántico SS *Canberra*; los buques de asalto anfibio HMS *Fearless* (L-10) y HMS *Intrepid* (L-11); los buques logísticos de desembarco de la RFA *Sir Percival* (L-3036), *Sir Tristram* (L-3505), *Sir Geraint* (L-3027), *Sir Galahad* (L-3005) y *Sir Lancelot* (L-3029); los de apoyo logístico MV (*Motor Vessel*) *Europic Ferry*, MV *Norland*, MV *Fort Austin* y MV *Stromness*, escoltados por los destructores clase *County*, HMS *Antrim* (D-18) y *Tipo 42*; clase *Sheffield*, HMS *Coventry* (D-118); las fragatas clase *Leander*, HMS *Argonaut* (F-56) y HMS *Yarmouth* (F-101); las fragatas *Tipo 22*, clase *Broadsword*, HMS *Broadsword* (F-88) y HMS *Brilliant* (F-90), y las fragatas *Tipo 21*, clase *Amazon*, HMS *Ardent* (F-184), HMS *Alacrity* (F-174) y HMS *Antelope* (F-170).

En una primera operación, para evitar que los argentinos puedan informar

sobre los movimientos británicos y dirigir los ataques aéreos sobre ellos, se procede a anular los tres puestos de observación argentinos positivamente identificados. Dos en el istmo de Darwin, mediante una discreta acción de los comandos del Escuadrón D del 22.º Regimiento SAS (Special Air Service) (14). Para la acción sobre el tercero, la posición de Fanning Head (Altura 234), a unos 10 km de Puerto San Carlos, a 01:30, comandos del SBS fueron insertados desde el *Antrim* por helicópteros. Equipada con cañones antitanque de 106 mm y dos morteros de 81 mm, esta



Día D. (Foto: www.wikimedia.org).

(14) El SAS es un regimiento de fuerzas especiales del Ejército británico. Sus principales funciones son las operaciones especiales en tiempo de guerra y el contraterrorismo en tiempo de paz.

posición dominaba la entrada a la zona de desembarco. La captura de Fanning Head aseguró a los británicos la posesión de un área sensible para cubrir el flanco norte del desembarco.

Al tratarse de una operación anfibia, encabezan el asalto los comandos 40.º, 42.º y 45.º de los Royal Marines, de la 3.ª Brigada de Comandos, junto a los 2.º y 3.º batallones de Paracaidistas, unos soldados que estaban entre los más aptos, mejor entrenados y más altamente motivados del mundo.

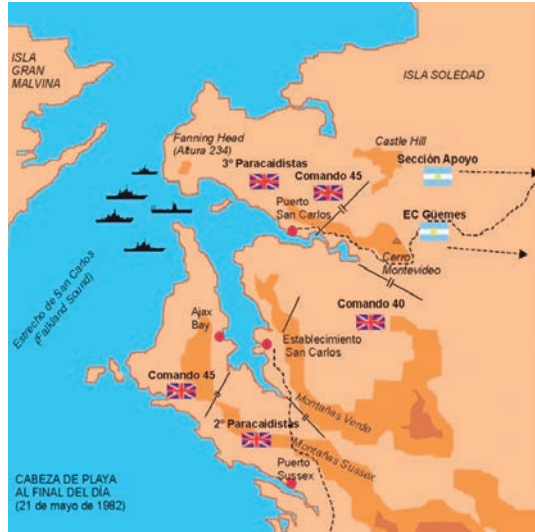
A 04:40 hora local, en la primera ola de asalto, el 40.º

Comando y el 2.º de Paracaidistas inician el desembarco, siendo los primeros en pisar el archipiélago. El 40.º Comando, desde el *Fearless*, desembarca en Playa Azul 1 (Blue Beach 1) para asegurar la zona norte del Establecimiento San Carlos y posteriormente establecer una posición defensiva en contrapendiente en las montañas Verde. El 2.º de Paracaidistas desembarca desde el *Norland* en Playa Azul 2 (Blue Beach 2). Su misión es asegurar la zona sur de dicha localidad y posteriormente los montes Sussex, donde poder desplegar los misiles antiaéreos Rapier para proteger el desembarco, además de prevenir cualquier ataque argentino desde Darwin y Pradera de Ganso (Goose Green).

En la segunda ola de desembarco, ya amaneciendo, a plena luz del día, mientras el 45.º Comando desembarca desde el *Stromness* en Playa Roja (Red Beach) para asegurar la bahía Ajax (Ajax Bay), núcleo logístico de la operación, el 3.º de Paracaidistas, desde el *Intrepid*, desembarca en Playa Verde (Green Beach), seguido posteriormente por el 42.º Comando, que estaba en reserva, al oeste de Puerto San Carlos para asegurar este punto y hacer frente a las fuerzas argentinas en la zona de Fanning Head.

Al escuadrón D del SAS se le asigna una acción de diversión, siendo infiltrados desde el *Intrepid* en el área de Darwin-Goose Green para impedir que las tropas argentinas allí ubicadas pudieran moverse hacia el Norte a repeler el desembarco, en la creencia de estar sometidos a un asalto frontal por una fuerza británica de gran entidad.

Sin encontrar resistencia, establecieron rápidamente tres cabezas de playa y avanzaron hacia las localidades de San Carlos y Darwin, donde se produje-



(Foto: www.wikimedia.org).

ron las primeras refriegas. Las primeras tropas que desembarcaron se toparon con la compañía «C» del 25.º Regimiento de Infantería, que patrullando la zona derriba dos helicópteros *Gazelle* y daña un helicóptero *Sea King* de transporte de tropas.

A las 09:15 de la mañana, un telegrama informa al general Mario Benjamín Menéndez, gobernador militar de Malvinas, del desembarco británico (15).

Con las tropas en tierra y ya amanecido, empezó la siguiente fase del desembarco. Los helicópteros comenzaron transportando artillería y equipo antiaéreo a tierra, y posteriormente los apoyos logísticos necesarios para continuar con las operaciones. En tierra, el desembarco de bahía San Carlos prosigue incontenible, con los buques de desembarco llevando a tierra más y más hombres y material.

Pero desde el aire, a lo largo del 21 de mayo, los argentinos lanzan cuatro oleadas de aviones de la Fuerza Aérea y dos de la Armada contra las fuerzas de desembarco británicas. El esfuerzo principal de estos ataques recae sobre las unidades de cazabombarderos *A-4B* y *A-4C Skyhawk* del Grupo 4 y 5 de Caza, y los *Dagger* del Grupo 6 de Caza, de la Fuerza Aérea, y la 3.ª Escuadrilla de Caza y Ataque, con *A-4Q Skyhawk*, de la Armada. Operan desde las bases aéreas de Río Gallegos y Río Grande, en Tierra del Fuego, lo que les obliga a volar próximos al límite de su autonomía de vuelo, con poquísimo tiempo para buscar un blanco o participar en un combate aéreo.

Los combates aeronavales fueron de una gran violencia, reconociéndose en esa batalla el valor de los pilotos argentinos, que en una serie de ataques de excepcional arrojo rebautizaron al estrecho de San Carlos como «el callejón de las bombas». Aunque se esperaba una reacción por parte de los argentinos, los británicos no se encontraron preparados para el audaz ataque de la aviación argentina que, en furiosas oleadas, sometieron a un duro castigo a los buques británicos que participaban en el desembarco (16), en un crítico esfuerzo para tratar de detenerlo, conscientes de la importancia del mismo.

Aunque a un precio elevadísimo, el desembarco ha sido un éxito. Hundida la fragata *Ardent* (alcanzada por dos bombas Mk.17 de 454 kg lanzadas desde un *Dagger*, y varias bombas de caída retardada Mk.82SE Snakeye de 227 kg,

(15) «Intento desembarco sobre Zona San Carlos. Enemigo combate con propios efectivos. Cinco buques en Zona Norte Canal San Carlos. Bombardeo naval sobre Darwin 0900 hs. Bombardeo aéreo zona reserva. Fuera de combate un helicóptero *Chinook* y un *Puma*. Posiblemente un UH 1H 0900 hs. Se solicitó urgente apoyo aéreo al continente a las 0800 hs.». (*Diario Clarín*, 20 de mayo de 2007).

(16) Más que a un eventual despliegue naval argentino, las fuerzas británicas temían las incursiones de la Fuerza Aérea y la Aviación Naval, mucho mejor preparadas. Sus aviones, desplegados en todas las pistas de aterrizaje del Sur, estaban bien armados y habían practicado ataques contra blancos navales, volando bajo para evitar las patrullas aéreas de combate de los *Sea Harrier* y el radar del buque.

lanzadas desde un *A-4Q Skyhawk*). Quedaron fuera de combate las fragatas *Argonaut* (dañada gravemente por dos bombas Mk.17 de 454 kg, que no explotaron, lanzadas desde un *A-4B Skyhawk*. Fue evacuada a Gran Bretaña para reparaciones mayores) y *Brilliant* (dañada gravemente por el fuego de cañón de tres *Dagger*). El destructor misilístico *Antrim* (con una bomba sin explotar a bordo, lanzada desde un *Dagger*, quedó relegado a operaciones de enlace y apoyo lejos de la zona de operaciones). Dañadas severamente la fragata *Broadsword* y levemente la *Alacrity* por los cañones y bombas de dos escuadrillas de *Dagger* (17). Fueron derribados en San Carlos tres *Sea Harrier*, dos *Gazelle* y un *Sea King*. A pesar del costo trágico de la operación, al final del día 3.000 soldados y 1.000 toneladas de suministros tomaron tierra en San Carlos, casi sin oposición.

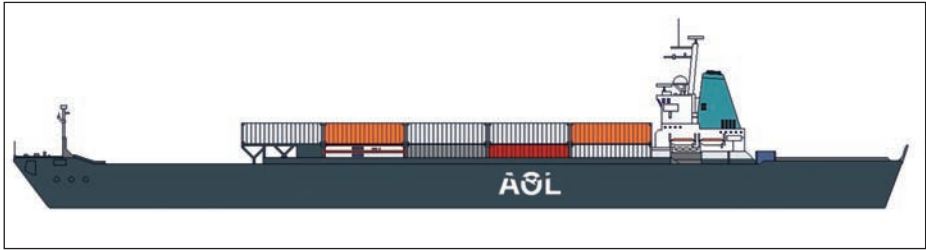
Del 22 al 27 de mayo. El fin del principio

A pesar de que los británicos les están esperando y de que cada vez pierden más aviones, la Aviación argentina golpea una y otra vez a las fuerzas navales de desembarco. Aunque el 22 de mayo el mal tiempo en el Sur de Argentina impide las salidas eficaces de la aviación, con renovados ataques aéreos, el día 23 la fragata *Antelope*, que sustituye a la *Ardent*, es alcanzada por dos bombas Mk.17 de 454 kg sin explotar, lanzadas desde *A-4B Skyhawk*.



HMS *Coventry* (D-118) escorado y hundiéndose el 25 de mayo de 1982.
(Foto: www.hmscoventry.co.uk).

(17) Las bombas de la FAA, con velocidad de penetración mayor, al no ir frenadas, atravesaban el buque sin explotar. Las de la Armada, al ser frenadas, con una velocidad menor, perforan y se quedan.



Silueta *Atlantic Conveyor*.

Una de las bombas explota mientras era desactivada, partiéndola en dos, hundiéndose al día siguiente.

El 24 de mayo son dañados los buques de desembarco logístico *Sir Lance-lot*, inactivo por tres semanas, y *Sir Galahad*, inactivo unos días (alcanzados por una bomba Mk.17 de 454 kg, la cual no explotó, lanzada desde *A-4B Skyhawk*), y *Sir Bedivere* (alcanzado por una bomba de 454 kg, aunque sin estallar, lanzada desde un *Dagger*).

El 25 de mayo, día de su fiesta nacional, aviones argentinos dejan fuera de combate a la fragata *Broadsword*, aunque se mantuvo en operaciones, gravemente dañada por el impacto de una bomba sin estallar lanzada desde un *A-4B*, y hunden al destructor *Coventry*, que atacado por cuatro *A-4B* recibe el impacto directo de tres bombas BRP de 250 kg. El portacontenedores *Atlantic Conveyor* es impactado por un misil Exocet lanzado desde un *Super Etendard* al norte de isla Soledad, muy cerca del portaaviones *Hermes*. Mortalmente dañado se incendia, hundiéndose tres días después, cuando era remolcado. Fue la mayor pérdida logística sufrida por los británicos (18).

Para el 26 de mayo la batalla del estrecho de San Carlos estaba concluida, y el objetivo británico había sido alcanzado. Se había afianzado la cabeza de playa y se empezaba a dar profundidad al avance terrestre, que comenzaba a ejercer presión sobre las defensas argentinas. La cabeza de playa en San Carlos era el fin del principio para las fuerzas que lideraba el brigadier Julian Thompson. Desde allí los británicos iniciaron la siguiente fase de la guerra, la salida de la playa de desembarco y su avance hacia Puerto Argentino.

Durante esos días, los *Dagger* y los *A-4* de la Fuerza Aérea y de la Armada habían encajado tremendas bajas a las fuerzas navales británicas, con al

(18) Llevaba tiendas para 5.000 hombres, al menos 10 helicópteros (tres *Chinook HC.1* del 18.º Escuadrón de la RAF, seis *Wessex HU.5* del 848.º Escuadrón de la RN y un *Sea Lynx HAS.2* del 815.º Escuadrón de la RN), motores y piezas para los *Harrier*, una planta para hacer potable el agua de mar y los materiales para construir una pista móvil para los *Sea Harrier*, así como vehículos y otros equipos muy necesarios.



Ataque sobre el *Atlantic Conveyor*, 25 de mayo de 1982. (Foto: www.russiadefence.net).

menos once naves hundidas o fuera de combate (19), pero pagaron el terrible precio de 20 aeronaves destruidas: nueve *Dagger* y 11 *Skyhawk* (tres *A-4B*, cinco *A-4C* y tres *A-4Q*) y once pilotos fallecidos (20).

Conclusiones

La Guerra de las Malvinas fue el primer conflicto aeronaval moderno en que se enfrentaron armas de alta tecnología, y el desembarco en San Carlos el último combate aeronaval del siglo XX, que abrió el camino a las tropas británicas para lanzarse hacia Puerto Argentino. Una guerra que, librada en las

(19) Los *A-4B Skyhawk* del Grupo 5 de Caza (G5C) fueron los más efectivos en San Carlos. Responsables del hundimiento de la fragata *Antelope* y del destructor *Coventry* y de daños a otras unidades navales en la zona, fueron los que menos bajas sufrieron en esos combates, con solo tres aeronaves perdidas.

(20) Día 21 mayo: cinco *Dagger* (uno por misil de la *Broadsword* y cuatro por *Sea Harrier*), cinco *Skyhawk* (tres *A-4Q* y dos *A-4C* abatidos por *Sea Harrier*) y cuatro pilotos muertos. Día 23 mayo: dos *A-4B Skyhawk*, un *Dagger* y tres pilotos muertos. Día 24 mayo: tres *Dagger* y un *A-4C Skyhawk* (abatidos por *Sea Harrier*) y dos pilotos muertos. Día 25 mayo: un *A-4B Skyhawk* (misil del *Coventry*), dos *A-4C Skyhawk* (misil disparado desde tierra y misil del *Coventry*) y dos pilotos muertos.

duras condiciones del invierno austral, terminaba con la incontestable victoria británica, porque, sencillamente, fueron mejor entrenados, mejor motivados y mejor dirigidos. Aseguró la importancia de la guerra electrónica, uno de los elementos más importantes de la guerra moderna; estableció la necesidad de modernizar los sistemas de defensa de los buques, en especial los medios de defensa terminal antiaérea, y demostró que el concepto de «proyección de fuerza» era especialmente válido.

Aunque el principal problema radicó en la imposibilidad de la FAA de poder lograr la superioridad aérea sobre San Carlos contra los *Sea Harrier*, poco faltó para que los británicos sufriesen una derrota, ya que los daños que le causó la Aviación argentina fueron increíbles. La Royal Navy alcanzó el límite de las pérdidas soportables: la tercera parte de sus destructores y fragatas. Las cifras indican que treinta buques fueron alcanzados por los aviones y misiles argentinos, de los cuales la mitad sufrió ataques en más de una oportunidad. El saldo no fue peor porque la gran mayoría de las bombas lanzadas desde los aviones argentinos no explotaron, pues eran obsoletas o estaban mal regladas (21), y en muchos casos atravesaron de lado a lado los cascos de los buques sin estallar. Si hubiesen explotado más bombas, la derrota de la flota británica hubiera sido la más grande de su historia.

Los argentinos cometieron el error de atacar más a los buques de guerra que a los logísticos y a los transportes de tropa, más indefensos, sin tener en cuenta que en una fuerza anfibia es más importante el buque logístico que el de guerra, algo aceptado por los mismos británicos (22). Si se logra hundir los buques logísticos, donde está el personal y el armamento para desembarcar, se podría parar la operación. Aún siendo más numerosas las fuerzas argentinas, la escasa cantidad de defensores en las proximidades de las playas de desembarco en San Carlos, la falta de coordinación y asesoramiento que sufrió la cadena de mando argentina en unos momentos en que los británicos estaban en una posición difícil y la concepción estática aplicada a la defensa fueron las causas que comprometieron finalmente el resultado de la guerra.

En contraste con la ausencia de liderazgo y la prácticamente nula actuación de las fuerzas navales de superficie, los pilotos de la FAA y de la Aviación Naval argentina demostraron una habilidad, un espíritu y un valor que causó la admiración de amigos y enemigos.

(21) El bajo nivel de vuelo en el lanzamiento, en muchos casos, no permitió su armado, al precisar tras el lanzamiento un determinado número de revoluciones de la hélice del dispositivo de armado.

(22) *The fact was, the Args had screwed this operation up very badly indeed. Not only had they failed to provide their bombers with any top-cover fighter escort which could take on the Harriers, they had also made the crucial mistake of going for our frigates and destroyers, rather than the amphibious ships and troop carriers, which were there for the taking, not to mention the three-thousand-odd men they carried.* (Woodward, 262-263).

«Actúan en condiciones extremas con el objetivo a quinientos kilómetros y el carburante justo para estar sobre él tres o cuatro minutos y regresar... olvidándose de los misiles que llegan por todas partes, de los barcos, de los aparatos enemigos, de las baterías de tierra.

La mayoría de sus reactores no tienen radar “todo tiempo”, lo que les obliga a actuar de día, dejar las nubes y a esquivar la niebla... ellos bajan un poco más hasta rozar los palos de las fragatas inglesas, aunque eso signifique consumir más combustible. Lo hacen una y otra vez, como si fueran meros ejercicios.

Como si no se jugaran la vida, con bastantes posibilidades de perderla, en cada misión. En máquinas revisadas por los mecánicos a la carrera. Tras ser recargadas de bombas, cohetes y combustible. Con el tiempo justo de echar una cabezada, tomarse un café, examinar las siluetas de los navíos enemigos que aún quedan. Y salir de nuevo.

Sin alardes, sin hablar siquiera. Dejando a los ingleses la cuenta de los derribos y de los impactos. Ellos se limitan a protagonizarlos. Sin aspavientos ni petulancia. Como si fuera la cosa más natural del mundo». (Extracto del artículo de José María Carrascal, corresponsal del *ABC* en Argentina, del 30 de mayo 1982: «La audacia de los pilotos argentinos en los combates del Atlántico Sur»).

«Casi a diario ellos vuelan hacia la batalla y en cada oportunidad solo regresan unos pocos, pero los pilotos argentinos se transforman en los héroes de la guerra de las Malvinas, admirados por sus enemigos casi tanto como por sus compatriotas.

“Son los únicos que impiden que esto sea una derrota total”, dijo un experto militar europeo. No creo que se pueda encontrar mejores pilotos en el mundo.

...Pero mientras Gran Bretaña desconoce parte de los daños sufridos, reconoce la habilidad y el coraje de sus oponentes en el aire». («Los pilotos argentinos se ganan el corazón de sus compatriotas y la admiración de sus enemigos», por Kenneth Freed, *Los Angeles Times*. *The Miami Herald*, 27 mayo 1982).

«Son las 2 de la tarde en un día soleado y nos hallamos bajo el ataque de *Mirages* y *Skyhawks* de la Fuerza Aérea Argentina...

Observarnos cómo las baterías costeras y los sistemas misilísticos de los buques abren el fuego, junto con el ensordecedor ruido de los cañones y ametralladoras de cubierta. Los tripulantes a nuestro alrededor rinden tributo al coraje de los pilotos argentinos». («Las tripulaciones aplauden la bravura de los pilotos enemigos», por Gareth Parry, con las fuerzas de desembarco en la bahía de San Carlos. *The Guardian*, 25 mayo 1982).

BIBLIOGRAFÍA

- ANDERSON, D.: *The Falklands War 1982*. Oxford: Osprey Publishing, 2002.
- CLAPP, M., y SOUTHBY-TAILYOUR, E.: *Amphibious Assault Falklands: The Battle of San Carlos Water*. South Yorkshire: Pen & Sword Books, 2007.
- ENGLISH, A., y WATTS, A.: *Battle for the Falklands (2). Naval Forces*. London: Osprey Publishing, 1982.
- Equipo *The Sunday Times*: *La guerra de las Malvinas*. Colección Primera Plana, núm. 22. Barcelona: Argos Vergara, 1983.
- WOODWARD, S., y Robinson P.: *One Hundred Days: The Memoirs of the Falklands Battle Group Commander*. Annapolis: Naval Institute Press, 1997.
- www.naval-history.net/index.htm. Falklands War.
- www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/index_conflicto.html. Página oficial de la Fuerza Aérea Argentina (Conflicto Malvinas).
- www.raf.mod.uk/falklands/index.html. The Falklands Conflict, 1982.
- www.dintel-gid.com.ar. Archivos Dintel GID (Grupo de Investigación de Defensa).