



**Four Weeks in May**  
**The Loss of HMS Coventry - A Captain's Story**  
**David Hart Dyke**

Atlantic Books, London, 2007. ISBN 978 1 84354 590 3.

Este comentario será más extenso que los que suelen publicarse en el *Boletín* y tiene como particularidades el hecho de que he conocido personalmente al autor, Capitán de Navío (Ret) de la Royal Navy David Hart Dyke, cuando ambos servíamos en los EE.UU. a nuestras respectivas Armadas, y que no sea éste el primer escrito que lleva su firma que comento. En efecto, con motivo de la publicación de su artículo “El Día que los Argentinos Hundieron Mi Buque”, en *The Washington Post* del 13 de julio de 1986, donde emitía una inexacta e injusta opinión sobre la moral de combate argentina en la Guerra del Atlántico Sur, escribí una Carta al Editor de ese diario con mi opinión; ésta fue publicada el 29 de julio siguiente con el título “El Día que se Hundió el Coventry”. Más adelante, volví sobre esos escritos en mi Carta al Director del *Boletín del Centro Naval*, que era el Contraalmirante Don Fernando Milia, quien la publicó en el *Boletín* N° 752/753.

Si bien el título de la obra que comento es *Cuatro semanas en Mayo*, obviamente de 1982, el autor se extiende en el tiempo sobre hechos ocurridos desde mediados del siglo XIX hasta el presente. Así menciona a algunos de sus antepasados y de su esposa que sirvieron a Gran Bretaña en la marina, el ejército, el servicio exterior y de otras muchas formas; cuenta también cómo conoció a su mujer en una navegación, identifica a sus principales destinos navales, incluido el comando de yate real HMS *Britannia*, y relata algunas de sus experiencias operativas antes de tomar el comando del destructor antiaéreo tipo 42 HMS *Coventry*. Comenta asimismo distintos hechos y sus experiencias en los veinticinco años transcurridos desde el hundimiento de ese buque en la Guerra del Atlántico Sur, a causa de un ataque de la Fuerza Aérea Argentina. Algunas de ellas fueron muy difíciles para él, pues se trataba de superar la dolorosa pérdida de su buque y diecinueve de sus tripulantes.

Parte importante del texto está dedicado a la correspondencia intercambiada por el autor con su esposa durante el conflicto. Surge de las cartas de Hart Dyke el amor por su familia, su patriotismo, su pasión por la profesión naval y su orgullo de pertenecer a la Royal Navy, y también sus dudas y temores sobre el destino de su buque y el resultado de la campaña, su preocupación por la seguridad de su tripulación y su confianza de que ésta estaría a la altura de los desafíos que tuvieran que enfrentar. Se manifiesta en las cartas de su señora la certeza de que su esposo sabría cumplir con su deber, su preocupación por su seguridad y la de sus subordinados, y las actividades que ella desarrolló en procura del bienestar espiritual de las familias de estos últimos. Otra parte importante del texto está dedicada a las relaciones entre el Comandante del *Coventry* y su tripulación. Resulta evidente la mutua estima: la de Hart Dyke a través de lo que expresa; la de sus subordinados, a través de los comentarios y las cartas de éstos que se reproducen en el libro.

Desde el punto de vista operacional, el autor describe aspectos muy interesantes sobre las características del *Coventry*, las actividades a bordo, las operaciones, los daños sufridos como resultado del letal ataque de nuestra Fuerza Aérea, los subsiguientes abandono y rescate, etc. No obstante el valor histórico y profesional de lo que relata, debo llamar la atención sobre los siguientes puntos, entre otros que no comentaré por distintas razones:

- El autor afirma (página 89) que el helicóptero del *Coventry* hundió con dos misiles Sea Skua al aviso ARA *Comodoro Somellera* y que, mientras un helicóptero Sea

King que lo apoyaba buscaba a sus sobrevivientes, fue atacado por el aviso ARA *Alfárez Sobral*, razón por la cual también se destacó al Sea Lynx del destructor *Glasgow* que atacó con otros dos misiles al *Sobral*, produciéndole graves daños y bajas. La realidad es que el *Sobral*, que estaba buscando a los sobrevivientes de un avión Canberra de la Fuerza Aérea, fue el único buque atacado en esa ocasión. Dos veces, la primera por el Sea Lynx del *Coventry*, que logró un único impacto que lo dejó sin comunicaciones y destruyó su lancha, y la segunda por el del *Glasgow*, que sí le produjo graves daños y la muerte de su Comandante y siete tripulantes. En cuanto al *Comodoro Somellera*, en ese momento se encontraba a muchas millas del lugar ocupando otra estación SAR, entre Río Grande y Malvinas, y por lo tanto no fue atacado y menos aún hundido; permaneció en su posición hasta el final de la contienda a pesar de los peligros que afrontaba y prestó servicios en la Armada Argentina hasta 1998. Por su parte, el *Sobral* se encuentra todavía en servicio.

- El autor comenta (página 100) que los argentinos habían decidido que la manera más segura de aprovisionar a sus tropas en la Islas Malvinas era mediante lanzamientos con paracaídas y que los aviones que lo hacían, usualmente eran escoltados por aviones de combate. La realidad es que el abastecimiento aéreo argentino se realizaba en su inmensa mayoría con aterrizajes en la pista de Puerto Argentino, donde operaron hasta la noche anterior a la capitulación, y que los vuelos de los aviones de transporte de la Fuerza Aérea y de la Armada se realizaban sin escolta aérea.

- El autor relata (página 101) que el 9 de mayo el *Coventry* derribó a un helicóptero Puma del Ejército que transportaba tropas y que después (página 102), ese mismo día, controló el reconocimiento y posterior ataque aéreo sobre el pesquero argentino *Narwal* que resultó hundido. La realidad es que el *Narwal* fue atacado antes que el helicóptero Puma y no después, y que éste, en lugar de transportar tropas, se dirigía al lugar donde fue atacado el pesquero para intentar rescatar a sus naufragos.

Con relación a las bajas producidas durante las acciones de combate, el autor relata (páginas 93 y 94) que después del hundimiento del HMS *Sheffield* tuvo la siguiente reflexión: *La guerra, después de todo, es un asunto espantoso y los que se ven envueltos en ella raramente demuestran mucha simpatía hacia el enemigo o remordimiento después de infringirle horror o muerte. [...] Cuando todo haya pasado habrá mucho tiempo para la reflexión y el entendimiento, y para expresar simpatía por las pérdidas producidas en ambas partes y yo pienso que la reconciliación entre los antes enemigos es esencial para la estabilidad y la paz en el mundo. [...] Pero, por el momento, y me entristece decirlo, se trataba de matar personas y destruir aeronaves y buques con el mayor vigor*". En mi modesta opinión, no se debiera juzgar con dureza la severidad de esas reflexiones en cuanto a las bajas a producir

al enemigo; son propias de todos los que se encuentran involucrados en un combate y, por otra parte, están acompañadas por la esperanza de Hart Dyke en la reconciliación entre los entonces enemigos. Siempre con relación a esas bajas y la reconciliación, más adelante comenta que:

- Con motivo de una ceremonia religiosa realizada poco después de la guerra, se produjo una controversia entre miembros del gobierno británico de ese entonces y el Arzobispo de Canterbury, porque éste pronunció un sermón conciliatorio y recordó a los caídos de ambas partes. Hart Dyke y una mayoría de hombres de armas apoyaron la actitud del Arzobispo y al respecto expresa: *Los militares, especialmente aquellos que han sentido el sabor de la guerra de primera mano, a menudo perdonan más que los políticos a sus enemigos.* (Página 240)

- Una cruz hecha con clavos medievales pertenecientes a la Catedral de Coventry, que había sido entregada por esa ciudad al HMS *Coventry*, se hundió con el buque; recuperada meses después por buzos de la marina fue entronizada en 1984 en la mencionada catedral con la presencia de autoridades, numerosos ciudadanos comunes y el mismo Hart Dyke y muchos de sus ex tripulantes. La placa sobre la que se basa la cruz lleva la siguiente inscripción: *Sea esta cruz de clavos un recordatorio de que Cristo ha roto todas las barreras humanas. Esta Cruz se fue a las profundidades con el HMS Coventry en el Atlántico Sur. En su presencia recuerden a todos los que perecieron en ese tiempo, Británicos y Argentinos, y a todos los que sufren por ellos. Oremos por la paz en el mundo.* (Página 239)

Con relación ahora a la apreciación sobre las fuerzas armadas argentinas, provista por la inteligencia británica antes de iniciarse las operaciones, nos relata (páginas 30 y 60) que la misma contenía, entre otras, las estimaciones que resumo a continuación:

- Disponía de más de 200 aviones de primera línea. **Mi comentario:** La realidad es que la Argentina contaba con aproximadamente un tercio de esa cantidad, si es que a esos aviones se los podía catalogar de primera línea; en efecto, con la excepción de ocho Mirage III y cinco Super Etendard, nuestros aviones habían sido adquiridos de segunda mano, tenían muchos años de construidos y de servicio y, sobre todo, carecían de capacidad para enfrentar a los Sea Harrier y sus sistemas eran ya obsoletos para la guerra naval.

- Los dos submarinos de la clase 209 constituirían un enemigo difícil si eran bien desplegados. **Mi comentario:** Así sucedió, pero uno no se desplegó por estar sin servicio.

- El portaaviones 25 de Mayo tendría dificultades para lanzar sus aviones con vientos leves. **Mi comentario:** Así sucedió.

- Las FF.AA. argentinas no se llevaban bien entre ellas, existía mucha rivalidad entre sus comandantes en

jefe, y ninguno de éstos se llevaba bien con el presidente de la junta militar. Por lo tanto, era claro que la conducción de la guerra no sería lo coordinada y efectiva que ésta podría o debería ser. **Mi comentario:** Con relación a la conducción de la guerra, así sucedió. Con relación al resto de esta apreciación me abstengo de comentar excepto asegurar que, en mi opinión, el espíritu de colaboración entre los combatientes de todas nuestras FF.AA. no reflejó las rivalidades que se menciona y fue todo lo eficaz que permitían las circunstancias.

■ Los conscriptos no estaban lo suficientemente motivados para defender a las Islas Malvinas y no eran bien conducidos por sus oficiales. **Mi comentario:** Será desarrollado más adelante.

■ Todas las evidencias sugerían que la crema de los militares argentinos se encontraba entre los pilotos de la Fuerza Aérea y de la Armada, que ellos poseían un aire distintivo que reflejaba su temperamento latino y que probarían ser audaces, bravos y extremadamente patriotas. **Mi comentario:** Resulta difícil comprender como se apreció que ese “espíritu latino” no se reflejaría también entre los hombres del Ejército y el restante personal de la Armada, siendo que el conjunto de nuestros militares provenían de los mismos sectores sociales y del mismo sistema de educación nacional. Además, en el caso de la Fuerza Aérea, esta había sido creada hacía menos de cuatro décadas a partir de la aviación del Ejército y algunos aviadores navales, y así no resulta coherente creer que en ese tiempo hayan desarrollado un espíritu diferente al que habían traído sus primeros hombres. En el caso de la Aviación Naval, cuyos oficiales representaban del orden del 20% del personal de comando de la Armada, sus dotaciones compartían con el resto del personal naval los mismos institutos de formación y muchos de sus destinos, y sus familias desarrollaban sus actividades sociales en estrecha relación. Tal vez, al calificar como “crema” a los aviadores, se quiso decir que ellos eran todos profesionales y que la aviación representaba la mayor amenaza sobre los buques británicos, lo cual probó ser cierto.

Con relación al conjunto de los aviadores argentinos, Hart Dyke agrega su opinión personal, expresando (página 60) que: [...] *en sus bases había una atmósfera de “Batalla de Inglaterra” y la moral entre los pilotos era muy alta [...], y que (página 177) [...] admirábamos a los pilotos argentinos por su empuje y audacia. Para nosotros ellos eran los Fangios del aire.*

También expresa (página 21): *En realidad, creíamos que la Armada Argentina [...] podría ser lo suficientemente brava para dejar sus bases para interceptarnos y enfrentarnos en nuestra derrota de aproximación.* Y más adelante (páginas 84, 85 y 86) relata que cuando la fuerza naval británica se encontraba próxima a las Malvinas, recibieron el alerta de que se estaba desarrollando un movimiento de pinzas de nuestra flota, que finalmente no pudo concretarse

porque la falta de viento suficiente impidió al 25 de Mayo lanzar a sus aviones con adecuadas cargas de bombas, y como fue que el *Belgrano*, que formaba parte de ese movimiento, fue hundido. También dice (página 120) que luego de estos hechos la flota argentina permaneció en sus bases y aguas costeras, pero que no obstante ese repliegue continuaban preocupados por las actividades de nuestras unidades de superficie y también (página 98) por las de nuestros submarinos. Con relación a dicho repliegue, entiendo oportuno y necesario destacar que:

■ Opina uno de los más brillantes y reconocidos analistas de tácticas de la Armada de los EE.UU. que ese repliegue estuvo plenamente justificado pues, en caso de empeñarse en un combate, nuestra flota habría sido destruida produciendo solo daños menores al oponente. (Ver Wayne Hughes Jr, *Tácticas de Flota y del Combate Costero*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2001, páginas 174 y 175; originalmente publicado en 2000 por el U.S. Naval Institute, Annapolis, Maryland).

■ Opina un historiador y analista naval conocido internacionalmente que la conservadora estrategia adoptada por la Armada tuvo, como primer motivo, la creencia de que un potencial enemigo de ese entonces podría tomar ventaja de la situación y atacar. (Robert L. Scheina, *Latin America - A naval History*, U.S. Naval Institute, Annapolis, Maryland, 1987, página 289).

Volviendo sobre la moral de combate, Hart Dyke afirma más adelante (página 234): *El conflicto de Malvinas mostró que, como siempre en la guerra, el adiestramiento y las habilidades con él desarrolladas son lo que más importa. En gran medida, en esos aspectos nuestros oponentes, en su mayoría conscriptos, no resultaron adecuados rivales para nuestras fuerzas profesionales. Pero más importante aún, es la moral alta. Ella hace que los hombres se sobrepongan y desplieguen coraje en tiempos de fatiga y peligro. Esto es lo que realmente cuenta, independientemente de que uno tenga la ventaja en hombres y en números, o no la tenga como fue nuestro caso en Malvinas. Y el cultivo de la moral depende de un buen liderazgo, disciplina, camaradería y devoción a una causa justa. La Fuerza de Tareas frente a las Malvinas en 1982 poseía todos esos ingredientes, mientras que el enemigo no los tenía. Esto fue lo que nos dio el triunfo.*

Resulta fácil coincidir con la casi totalidad del párrafo que acabo de transcribir, excepto con lo referido a las ventajas de los números a favor de los argentinos y en especial, con lo que he resaltado en negrita. Con esta frase Hart Dyke repite casi textualmente el injusto y equivocado juicio que emitió en su artículo publicado en *The Washington Post* en 1986, y que motivó mi carta publicada también por ese diario. En ella había respondido que la moral de combate y la devoción al servicio de las tripulaciones de los buques y aeronaves argentinas, podrían ser mejor eva-

luadas analizando las diferencias de medios a favor de los británicos, en que forma murieron en el aire y en el mar 440 argentinos, y las pérdidas de buques británicos reconocidas por sus fuentes oficiales. Creo oportuno mencionar que civiles y oficiales navales estadounidenses y de otras naciones, me manifestaron su concordancia con las realidades que en esa carta expresé.

De esa manera, en una primera lectura del párrafo transcrito de la página 234, pareciera que el marino británico no ha variado su opinión luego de tantos años y a pesar de todo lo escrito en ese tiempo. Pero, un segundo análisis permite advertir que sí lo ha hecho, y positivamente, con relación a nuestros aviadores y gente de mar. En efecto, en su libro destaca ahora, como ya he comentado, su admiración por los aviadores de nuestra Fuerza Aérea y la Armada y, después de decir que los británicos creían que nuestros marinos serían lo bastante bravos para enfrentarlos en un combate naval, explica objetivamente las razones por las cuales fracasó ese ataque una vez lanzada la operación y manifiesta además, su permanente preocupación por las actividades de nuestros buques.

Por lo tanto, resulta evidente que su opinión descalificadora estaría ahora dirigida solo a nuestras fuerzas de Ejército y de Infantería de Marina destacadas en Malvinas. Entiendo que los siguientes elementos de juicio, la mayoría aportados por fuentes británicas suficientemente serias, contribuirán a una objetiva evaluación de la moral de combate de nuestros hombres en el terreno.

- Opina un historiador y analista naval estadounidense con relación al Batallón de Infantería No 2: *Aún en el medio del fuego en la casa de gobierno y en las afueras del entonces Puerto Stanley, que resultó en bajas para ellos, los infantes de marina hicieron como se les había ordenado y no infringieron heridas en ninguno de los británicos. Su disciplina, al restringirse ellos mismos, fue sobresaliente.* (Robert L. Scheina, *Latin America - A naval History*, U.S. Naval Institute, Annapolis, Maryland, 1987, página 289). **Nota:** En los hechos, las bajas se produjeron entre los comandos navales que eran apoyados por dicho batallón, pero ello no altera el concepto de la opinión.
- Los tripulantes del helicóptero Puma del Ejército derribado por el *Coventry* se habían ofrecido voluntariamente para rescatar a los sobrevivientes del *Narwal*, a pesar de haber sido advertidos de los peligros que correrían. Y éste, no fue el único acto de camaradería en que arriesgaron sus vidas los aviadores de Ejército; por ejemplo, el rescate del mar de un piloto naval con un UH-1H que carecía de equipos para la tarea, y su mecánico lo sacó del agua usando solo sus manos.
- Una forma de medir la calidad del liderazgo es la proporción de oficiales y suboficiales caídos sobre el total de las pérdidas fatales; para el Ejército Argentino ella fue del 26%.

- Escribe el General de Royal Marines Thompson, Comandante en Malvinas del Grupo de Desembarco y de la 3ra. Brigada de Comandos de Infantería de Marina: *En Monte Harriet el Comando 42 [de los Royal Marines] se encontró con más de 300 prisioneros, incluido el Jefe del Regimiento de Infantería 4 y varios oficiales. Esto dio lugar a la mentira hecha en posteriores informes de la prensa, en cuanto a que todos los oficiales habían huido dejando a sus conscriptos para ser masacrados o tomados prisioneros como ovejas. En Monte Harriet, como en todos los demás lugares, los oficiales argentinos y sus suboficiales superiores lucharon duro y en varias ocasiones, hacia al final de la batalla, trataron de evitar que sus subordinados se rindieran disparándoles. La única solución fue matar a los oficiales y suboficiales en cuestión, antes de aceptar la rendición del restante personal.* (Julian Thompson, *No Picnic*, Hippocrene Books, New York, 1985, página 168).
- Relata un historiador militar británico mundialmente reconocido: *Algunos infantes de marina, al concluir la batalla [de Monte Harriet], comenzaron a abusar de los prisioneros argentinos pero, el Sargento Mayor de la Compañía, Cameron March, los detuvo diciendo que los argentinos era buenos soldados que habían combatido apropiadamente.* (Martin Middleboock, *Operation Corporate*, Viking, Penguin Books Ltd., London, 1985, página 349).
- Escribe también el general Thompson que al recibir la orden de capturar Puerto Argentino después de producidas las batallas de Monte Harriet, Dos Hermanas y Monte Longdon: *Nadie en la brigada había estado de acuerdo con la visión sostenida en un nivel bastante alto de Gran Bretaña, antes de que la brigada zarpara, en cuanto a que los argentinos huirían a la carrera cuando aparecieran los británicos; ahora eran aún menos las razones para creer que lo harían.* (Julian Thompson, página 174).
- Relatan dos escritores que acompañaron a los británicos en la campaña, y que se han mostrado poco generosos en su opinión de nuestros hombres, que durante el ataque a Tumbledown: *Los Guardias Escoceses podían oír como algunos argentinos gritaban y hasta cantaban mientras combatían. Ellos eran [...] del Batallón de Infantería de Marina No. 5 [...] A medida que transcurría la noche y continuaba el fiero combate, no daban signos de ceder y se mantenían firmes en sus posiciones.* (Max Hastings & Simon Jenkins, *The Battle for the Falklands*, Michael Joseph, London, 1983, página 303).
- Escribe asimismo el general Thompson: *Para ese entonces los Guardias Escoceses, después de una tremenda batalla, habían capturado Tumbledown.* (Julian Thompson, página 178).
- Escribe el oficial de operaciones del 1er. Batallón del 7mo. Regimiento de Gurkhas en Malvinas: *Detrás de Tumbledown, en la última mañana de la última guerra colonial de Gran Bretaña, tuvimos que sobrevivir en medio de un embargo de esquirlas argentinas.* (Mike Seear, *With the*

*Gurkhas in the Falklands*, Pen and Sword, Barnsley, South Yorkshire, 2003, pág. XVI).

■ Relata un equipo de corresponsales de un diario británico que después de la capitulación argentina el Comandante de la 5ta. Brigada de Infantería, General de Brigada del Royal Army Tony Wilson: [...] hizo un breve discurso [...] *No hay dudas de que los hombres que enfrentamos eran muy duros, soldados competentes y muchos de ellos murieron en sus puestos. Nosotros hemos perdido una espantosa cantidad de hombres.* (*The Sunday Times* of London Insight Team, *War in the Falklands*, Harper & Row Publishers, New York, 1982, pág. 274).

■ Informa también el ya mencionado oficial de Gurkhas que, a partir de la correspondencia dejada por el Cabo del Ejército Argentino Nicolás Urbieta en las laderas de Dos Hermanas, se interesó por cual había sido su suerte y desarrolló una investigación, solidaria acción que destaca y cuyo resultado resume: Urbieta, recién cumplido su primer año de servicios, formaba parte de una sección comandada por el Teniente Jorge Pérez Grandi. Después de distintas peripecias y combates con muchas bajas se encontraron –asustados, hambrientos y enfermos, y sin apoyo de artillería– aislados y combatiendo contra el Comando 45 de Royal Marines. Cuando Pérez Grandi fue gravemente herido ordenó a Urbieta que se replegara con el resto del personal a un puesto distante tres kilómetros, pero uno de los conscriptos (de apellido Barroso) se quedó con él diciendo que no lo dejaría morir solo. Por su parte, una vez que puso a salvo a sus subordinados, Urbieta regresó con tres hombres a donde había dejado a su jefe y lo evacuaron. (Mike Seear, páginas 221 a 224). **Nota:** Este no fue un caso aislado y buscando en fuentes argentinas se podrán encontrar otros de similar tenor.

■ Como sucede en toda guerra, unos pocos militares profesionales argentinos no habrían cumplido debidamente con sus obligaciones; y una cantidad algo mayor de conscriptos, habría llegado a un nivel de moral de combate tan baja que los inhibía de combatir, pero ello no significa que el conjunto de nuestros hombres no haya cumplido con su deber de ciudadanos y soldados, con sus más y sus menos, y con sus momentos de euforia y de depresión. Y, como es natural, la moral de los combatientes británicos habrá pasado por situaciones parecidas; el mismo Hart Dyke nos cuenta de sus propios temores y los de su tripulación, y de los momentos en que su moral de combate parecía decaer, en especial al comenzar a produ-

cirse las pérdidas de buques y ser el *Coventry* destacado a la estación más expuesta de la fuerza de tareas británica. Si esto sucedía con los militares profesionales –muchos de ellos hombres ya maduros– de una de las mayores potencias navales, que tenían un adecuado conocimiento de la situación y que estaban albergados y alimentados con la relativa comodidad que brinda un buque de guerra moderno, debiera resultar fácil comprender que la moral de nuestros conscriptos haya sido muy afectada. Ellos eran en su mayoría recientemente incorporados y salidos de la adolescencia; sabían que estaban aislados geográficamente y que nuestras fuerzas carecían de la superioridad aérea y el control del mar, y además, en sus trincheras, estaban sometidos desde hacía semanas al crudo otoño de las islas y a un intenso y eficaz poder de fuego, que no habían imaginado antes que se pudiera producir y al que no podían responder. Estas simples razones son mucho más lógicas, convincentes y justas que adjudicarles falta de liderazgo a sus superiores en el campo de batalla, y a los conscriptos, o mejor dicho, al conjunto de nuestros soldados, falta de disciplina, camaradería y devoción a una causa justa.

Volviendo de lo particular a lo general, mis conclusiones sobre *Cuatro semanas en Mayo* son: a) es evidente que fue escrito por un hombre devoto de su familia, su profesión y su patria, que se expresa con un estilo claro y agradable y b) el texto contiene mucha información sobre la Guerra del Atlántico Sur, no se descuida el tema de los efectos del síndrome de estrés postraumático sobre los ex combatientes, y se insiste sobre la reconciliación entre los entonces enemigos. Resulta así, en mi opinión, una obra de interesante e ilustrativa lectura para el público en general y el personal militar en particular; no dudo por lo tanto en recomendarlo a nuestros lectores, a condición de que tengan presentes las inexactitudes que oportunamente he señalado.

Para finalizar, y por si alguna vez este comentario llegara a manos del Capitán Hart Dyke: sería otro bello gesto suyo un nuevo análisis sobre nuestro personal del Ejército y de la Infantería de Marina en Malvinas, teniendo en cuenta ahora los elementos de juicio enunciados más arriba. El mismo podría contribuir a variar su opinión sobre ellos y probablemente, ojalá así sea, a mitigar su gran dolor por la pérdida de los buenos y valientes hombres del *Coventry*. ■