

# SKYHAWK A4: CORAJE EN EL AIRE

---

Eduardo C. Gerding



El impresionante ataque al HSM *Broadsword* de dos aviones A4-B (del Capitán Pablo Carballo y el Alférez Carlos Rinke).

IMAGEN: INFOBAE



Existe algo en el espíritu humano, contra todas las posibilidades, una mezcla mágica de habilidad, fe y valor que puede elevar al hombre de una derrota segura a una victoria increíble.

—Walter Lord, 1917-2002

**E**ste artículo describe las principales acciones realizadas por los pilotos de la 3.<sup>ra</sup> Escuadrilla Aeronaval de Caza (EA33) y Ataque de la Armada y el Grupo 5 de Caza de la Fuerza Aérea. Ambos tuvieron un denominador común que fue la utilización del avión Douglas A-4 Skyhawk, creación de Edward H. Heinemann (1908-1991) de la Douglas Aircraft Company de los EE. UU.

La Royal Navy fue sorprendida por los aviadores argentinos, quienes volaban a ras del agua para evitar ser detectados por los radares de los buques británicos y burlar los modernos sistemas antiaéreos. Esto les permitió a los pilotos acercarse lo suficiente como para efectuar los ataques. Necesitaban reabastecerse dos veces durante las misiones. Luego de bombardear la flota (si es que sobrevivían), los aviadores argentinos debían volver rápidamente hacia sus bases en el continente antes de que se les agotara el combustible y quedaran expuestos, sin armamento, a los ataques de las patrullas de aviones Harrier armados con misiles Sidewinder AIM 9L que salían a cazarlos<sup>18,41</sup>.

Un tema especialmente dramático sobre el cual *quiero hacer énfasis* es la existencia de cartuchos vencidos de los asientos de eyección. *Ningún piloto conocía si le tocaría volar en un avión con los cartuchos en condiciones o no*. A pesar de esto, cumplieron su misión y se llenaron de gloria<sup>45</sup>

Stephen Lord Harrison, ex piloto de Sea Harrier, elogió la actitud de los pilotos argentinos, de quienes dijo que «veían como perdían a compañeros pero seguían peleando con tenacidad y defendiendo su posición en las Malvinas»<sup>32</sup>.

## El bólido (*Hot-rod*) de Heinemann

El Douglas A-4 Skyhawk es un avión de ataque a tierra con capacidad para operar desde un portaaviones. Fue diseñado por Edward H. Heinemann en la década de 1950 para la Armada y la Infantería de Marina de los EE. UU. Originalmente, fue denominado A4D por la designación de la US Navy de 1922 y, cuando se estableció el sistema unificado en 1962, pasó a llamarse A-4.

Llegaron a producirse 3000 aviones, y participó en la Guerra de Vietnam, en la Guerra del Yom Kippur y en Malvinas. En 1965, la Argentina adquirió 50 Skyhawk A-4B para la Fuerza Aérea por US\$ 7 100 000. Luego, en 1970, se adquirieron para la Armada otros más excedentes de la US Navy.

Con el cambio de la turbina original Wright J-65-W-16 de 7500 lb por una J-65-W-20 de 8400 lb de empuje, equipamiento electrónico similar al usado en los A-4F, asiento eyectable Douglas Escapac 1 A-1 0/0 y alas dotadas de *spoilers*, recibió la denominación A-4Q. Hubo reacondicionamiento en la Tulsa Rework Facilities, subsidiaria de McDonnell Douglas<sup>2</sup>.

El Capitán de Corbeta Médico (R) Eduardo C. Gerding se recibió de bachiller en 1967, en el Colegio Cardenal Newman.

Egresó como médico en 1974, en la Universidad del Salvador. Fue el primer médico de la Plana Mayor del transporte ARA *Canal Beagle* durante el conflicto con Chile en 1978.

Fue Jefe del Servicio de Gastroenterología del Hospital Naval Puerto Belgrano y del Hospital Pedro Mallo, y Jefe del Departamento de Sanidad del BICL, BIM 5(Ec) y ESIM.

En 2006, fundó el Grupo Nottingham-Malvinas.

Es el autor de *Presencia Británica y Estadounidense en las Provincias Unidas del Río de la Plata* (Vols. 1 y 2), *Fundamentos de Sanidad Naval* y *El Grupo Nottingham-Malvinas: Los primeros 10 años*.

Su libro *La Saga de David Jewett* fue seleccionado en 2007 por su calidad académica por la Academia Naval de los EE. UU. (Annapolis).



Edward H. Heinemann, Medalla Daniel Guggenheim, Sala de la Fama de la Aviación Nacional y Medalla Nacional de Ciencia (1982)

IMAGEN: HISTORYNET



A4Q en la cubierta del portaaviones ARA 25 de Mayo

IMAGEN: TARINGA

Nuestros aviones llevaban bombas británicas no guiadas Mk17 de 1000 lb o cuatro bombas retardantes de origen español/estadounidense de 227 kg. El avión tenía dos cañones Mk12 de 20 mm<sup>3</sup>.

## Los cartuchos eyectores<sup>11,34</sup>

### Antecedentes históricos

El 13 de enero de 1942, el piloto de pruebas de la Fuerza Aérea alemana Luftwaffe, Helmut Schenk, se eyectó de un Heinkel He 280 utilizando un asiento con un sistema de aire comprimido y rieles que lo lanzó hacia arriba y fuera de la cabina. Para el otoño de 1944, el Ministerio del Aire británico estaba recibiendo extraños reportes de

avistamientos de pilotos alemanes que salían «disparados hacia el cielo» desde aviones que se estrellaban. El asiento del Heinkel salvó decenas de vidas de pilotos durante la guerra.

Uno de esos asientos, capturado por el ejército estadounidense, llevó a los EE. UU. a desarrollar su propia silla expulsable.



Helmut Schenk se eyectó de un Heinkel He 280

IMAGEN: HISTORYANDHEADLINES.COM



Heinkel He 280, el primer avión caza a reacción del mundo

IMAGEN: WW2AIRCRAFT.NET FORUMS

## Los asientos de eyección salvan la vida del piloto, pero lo exponen a fuerzas en el límite de la tolerancia humana.

La empresa sueca Saab también construyó asientos eyectables y, en 1942, consiguió lanzar un maniquí en una prueba de choque de su avión Saab 17, pero *usando un cartucho lleno de explosivos*.

Se construyeron muchos aparejos para probar el efecto de lanzar hacia arriba el cuerpo de un hombre sentado en una trayectoria casi vertical. Cerca del 25%-30% de los pilotos que se eyectan sufren problemas de espalda, debido a la fuerza del cartucho de eyección explosiva que los hace caer hacia adelante repentinamente. Los asientos modernos reducen más el tirón de las fuerzas G verticales sobre el piloto al tener un explosivo lo suficientemente potente para que salte por encima de la cola del avión. En ese momento, unos motores de cohete toman el relevo y llevan el asiento a unos 60 metros de altura<sup>34</sup>.

Los asientos de eyección salvan la vida del piloto, pero lo exponen a fuerzas en el límite de la tolerancia humana. Cada fase de la secuencia de eyección se asocia con patrones de lesión característicos, tales como las fracturas de columna por compresión causadas por la aceleración hacia arriba<sup>31</sup>.

## La enmienda Humphrey-Kennedy

Debido a la enmienda Humphrey-Kennedy, se prohibió la asistencia militar y la venta de armas de los EE. UU. a Chile tras el golpe contra Salvador Allende en 1973. Estas fueron posteriormente extendidas y aplicadas a la Argentina en 1978. A fines de 1979, los funcio-

narios de la embajada de los EE. UU. en Buenos Aires comenzaron a recomendar que los EE. UU. votaran a favor de algunos créditos para la Argentina en reconocimiento de algunas mejoras en la situación de los derechos humanos. El embargo de las armas continuó hasta el gobierno de Carlos Menem y se levantó en 1989<sup>25,29</sup>.

## El antecedente del accidente del Capitán Castro Fox

El Capitán de Navío VGM (RE) Rodolfo Castro Fox, quien fue Comandante de la EA33 a partir de diciembre de 1981, sufrió un accidente el 9 de agosto de 1981 cuando era catapultado a bordo del A-4Q 3-A-303 por la tarde, *debido, probablemente, a la expulsión tardía de su asiento eyectable*<sup>3</sup>.

Cayó de 13 metros con el avión invertido y sujeto al asiento de eyección. Al golpear el avión contra el agua en posición de nariz abajo e invertido, se produjo la eyección del asiento y, probablemente, salió como un torpedo hacia el fondo del mar propulsado por el cohete que se encendió en ese momento. El asiento prosiguió, a través de los diferentes cartuchos explosivos, con la secuencia que destraba el corraje al torso, infla las vejigas para separar al piloto del asiento e inicia la salida del pilotín extractor del paracaídas.

Si esta secuencia hubiera fallado, hubiera seguido hasta el fondo del mar atado al asiento. Sufrió politraumatismo, asfixia por inmersión, pulmón en *shock*, paro cardiorrespiratorio, traumatismo de cráneo con pérdida de conocimiento, traumatismo biorbitario, fractura cúbito radial y de la costilla izquierda, luxación glenohumeral anterior izquierda, herida submentoniana, supraauricular y palpebral izquierda, hematoma bipalpebral, equimosis conjuntiva bilateral y escoriaciones múltiples, según lo informaba en el parte de accidente el entonces Capitán de Corbeta Médico Edgar Coria, quien lo asistió<sup>14</sup>.

Refiere, además, Castro Fox:

*«Para agravar la situación, los cartuchos impulsores de asientos eyectables MK-1 Mod 0 instalados vencían, todos, el 30 de diciembre de ese año y, debido a la llamada enmienda Humprey-Kennedy, los Estados Unidos no nos entregaban los cartuchos que habíamos enviado a recorrer con suficiente anticipación para el recambio.*

*La demora en la eyección que tuve en agosto de ese año podía ser una señal de que estaban al límite de su vida. Gracias a un préstamo de la Fuerza Aérea Argentina, contamos con tres cartuchos eyectables a partir de enero de 1982»<sup>1</sup>.*

## El caso del Capitán de Corbeta Carlos Zubizarreta (3 A 306) (23 de mayo de 1982)

En Río Grande, había viento cruzado sobre la pista, y esta estaba húmeda y con formación de hielo. Si bien el 306 venía con muy poco combustible, una tonelada de bombas colgaba de su vientre. El toque fue normal, pero el sobrepeso provocó el estallido del neumático izquierdo, hecho que generó el consecuente derrape hacia la izquierda y el despiste, circunstancia que provocó la ruptura del parante del tren delantero.

Zubizarreta, consciente de que cualquiera de las cuatro bombas o todas podían detonar, decidió seguir el procedimiento que preveía que, ante dicha situación, debía eyectarse. Al accionar la manija de eyección, se inició la secuencia. La cúpula de la cabina se desprendió con normalidad, pero *los cartuchos no tuvieron buena ignición, precisamente por tener sus componentes químicos vencidos*. Esto provocó una ignición muy pobre y escasa energía para

**Para agravar la situación, los cartuchos impulsores de asientos eyectables MK-1 Mod 0 instalados vencían, todos, el 30 de diciembre de ese año.**

**El abundante humo negro que emitieron los cartuchos de eyección confirmaba que estaban vencidos.**

darle al asiento la altitud y la velocidad necesarias para que se completara toda la secuencia de eyección.

Para entonces, la proa del A-4Q estaba en posición baja debido a la rotura del tren delantero, y el asiento salió expulsado con poca velocidad hacia delante y abajo sin que pudiera completarse la secuencia completa. Zubizarreta apenas logró separarse del asiento, y el extractor del paracaídas recién se desplegó en ese momento. Esto provocó que el piloto cayera boca abajo sobre la pista y recibiera, directamente sobre su espalda, el pesado asiento eyectable. Recién entonces, el paracaídas comenzó a desplegarse, aunque de modo parcial.

El abundante humo negro que emitieron los cartuchos de eyección *confirmaba que estaban vencidos*. Irónicamente, tiempo atrás se había probado uno de los cartuchos impulsores en tierra y había respondido de modo óptimo<sup>46</sup>.



En el fondo, el Skyhawk 3-A-306 y los principales pilotos de la tercera Escuadrilla Aeronaval. De izquierda a derecha, el cuarto de pie que lleva un pasamontañas es Zubizarreta. La foto fue tomada el 20 de mayo de 1982.

IMAGEN: NOTICIASDEFENSA.WORDPRESS.COM

## La prórroga de los cartuchos vencidos

*Los cobetes eyectores del asiento ESCAPAC 1-A1 habían vencido el 30 de diciembre de 1981, y para equipar los aviones incorporados, por orden del Comandante de la Fuerza Aeronaval N.º 2, con fines de operación real y durante el tiempo que durase el conflicto, se prorrogó la vida de los cartuchos vencidos MK1-Mod 1, eyector de asiento. Esta medida fue tomada sin apoyatura técnica<sup>8</sup>.*

El problema de los cartuchos de eyección vencidos no había sido solucionado. *Solamente el personal técnico sabía qué aeronaves tenían los cartuchos vencidos y cuáles no, así ningún piloto conocía si debía volar en un avión con los cartuchos en condiciones o no.*

Para evitar problemas y posibles conflictos, se adoptó una solución muy poco profesional, pero efectiva: se sorteaban los aviones entre los pilotos; de ese modo, la duda quedaba librada a la suerte<sup>46</sup>.

Jim Winchester, autor de *Skyhawk: Attack and close support fighter bomber-A4 Skyhawk-Heinemann's Hot Rod*, refiere: «Los reducidos éxitos de eyección (argentinos) durante el conflicto de Malvinas se debieron al uso de cartuchos vencidos para los asientos de eyección»<sup>49</sup>.

En estas circunstancias se desarrollaron los principales combates que paso a detallar:

## El hundimiento de la HMS *Ardent* (21 de mayo de 1982)

En un tercer ataque, en mayo de 1982 a las 15.01 horas, seis A-4Q de la EA33 (Capitán de Corbeta Alberto Jorge Philippi, Teniente de Fragata Marcelo Gustavo Márquez, Teniente de Navío José César Arca, Teniente de Navío Benito Ítalo Rótoló, Teniente de Navío Carlos Alberto Lecour y Teniente de Navío Roberto Gerardo Sylvester ) impactaron de dos a cuatro bombas que explotaron en la aleta de babor de la fragata tipo 21 HMS *Ardent* (F184) comandada por el Capitán de Navío Alan West<sup>38</sup>.

Un número indeterminado de bombas penetraron, pero no explotaron en la nave. El comedor estaba destrozado, las comunicaciones entre el puente y el centro de control de la nave fueron cortadas, y la nave perdió el rumbo. Este ataque causó numerosas víctimas entre los equipos de control de daños que trabajan en el hangar. Con los incendios en la popa ahora fuera de control, el Comandante decidió dar la orden de abandonar el barco.

Los sobrevivientes fueron trasladados al SS *Canberra*. Veintidós hombres perdieron la vida, y hubo treinta y siete heridos durante los ataques<sup>39</sup>. Uno de los sobrevivientes fue el Suboficial Mayor Kent Enticknap, quien fue condecorado con la Queen's Gallantry Medal por su desempeño<sup>35</sup>.

Durante el viaje de regreso al continente, tres pilotos fueron derribados por misiles Sidewinders de los Sea Harriers: el Capitán de Corbeta Alberto Jorge Philippi (pudo eyectarse y pasó la noche en la granja del malvinense Tony Blake y, luego, caminó hasta las líneas argentinas), el Teniente de Navío José César Arca (intentó aterrizar infructuosamente en Puerto Argentino y, luego, tuvo que eyectarse y fue rescatado por el Capitán del Ejército Argentino Alberto Alfredo Svendsen en un Bell UH-1 Iroquois) en tanto que el Teniente de Fragata Marcelo Gustavo Márquez (29) perdió la vida al estallar su avión.

Ese día, Philippi y Arca debieron hacer uso de sus asientos eyectables, y estos funcionaron con total normalidad. *O fue la suerte, o los cartuchos, aun vencidos, respondieron correctamente*<sup>36</sup>.

La HMS *Ardent* continuó ardiendo durante toda la noche y se hundió a las 04.30 del día 21.

En noviembre de 2003, Phillipi y Blake se reencontraron en Bahía Blanca, visitaron la base naval Puerto Belgrano, jugaron al golf y recordaron el día en que se conocieron y nació su amistad.

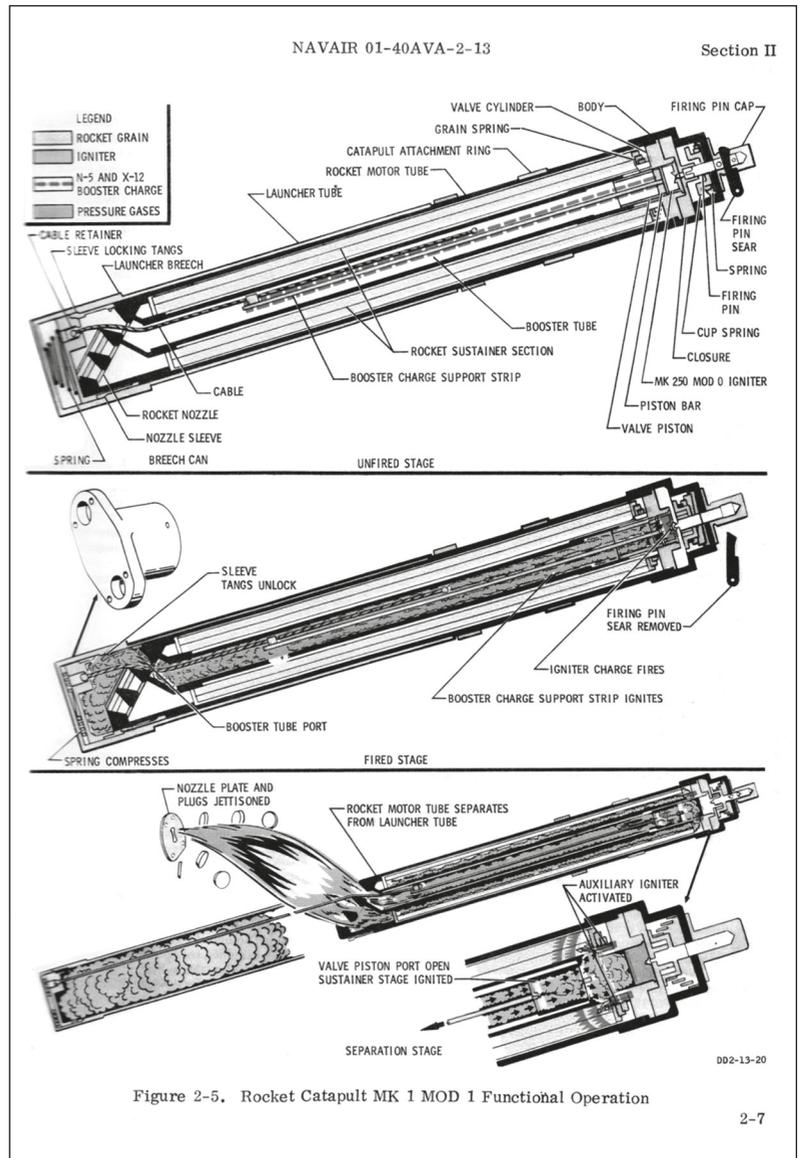


Figure 2-5. Rocket Catapult MK 1 MOD 1 Funcional Operation

Esquema del cohete de eyección MK 1 MOD 1 obtenido del *Manual de Instrucciones de Mantenimiento para los Aviones Navales A-4A, A-4B, A-4C, A-4E y A-4L, Sección XIII (NAVAIR 01-040AVA-2-13, publicado por la Dirección del Comando de Sistemas Aeronavales de los EE. UU. (gentileza del CFTE Franco Darío Pierrotta, Director del Museo de la Aviación Naval Argentina)*

**Seis A-4Q de la EA33 impactaron de dos a cuatro bombas en la aleta de babor de la HMS *Ardent* comandada por el Capitán de Navío Alan West.**

*El callejón de las bombas*  
por Robert Grant Smith  
(1914-2001)

El área de fondeo de las naves británicas pasó a conocerse como «el callejón de las bombas». Un Skyhawk A4Q del Tercer Escuadrón Aeronaval de Ataque voló a baja altura para atacar y hundir al HMS *Ardent*. El HMS *Argonaut* y el HMS *Brilliant* fueron seriamente dañados. Las fuerzas argentinas perdieron dos aviones. R. G. Smith tenía un afecto especial por el pequeño Skyhawk A4. Este espléndido cuadro fue portada del ejemplar del *Proceedings* de mayo de 1983. Su publicación me fue gentilmente autorizada por Sharlyn Marsh, hija del artista fallecido R. G. Smith y Carol Mason, Directora de los Servicios del Cliente y Membresía del Instituto Naval de los EE. UU.<sup>43</sup>

IMAGEN: PILOTOS ARGENTINOS  
EN MALVINAS CON A4 SKYHAWK  
(ANIMACIÓN): [HTTPS://WWW.YOUTUBE.COM/WATCH?V=ZUZPFEOPQJS](https://www.youtube.com/watch?v=ZUZPFEOPQJS)



## El ataque a la HMS *Antelope* (23 de mayo de 1982)

El hundimiento de la HMS *Antelope* pudo deberse a la acción conjunta de la FAA y de la Aviación Naval. El libro *Air War South Atlantic* de Jeffrey L. Ethell y Alfred Price refiere que fue atacada por aviones de la FAA, uno de los cuales (Primer Teniente Luciano Guadagnini) colisionó con la parte superior de un mástil y lo quebró, mientras que otro fue derribado por misiles de la HMS *Broadsword* y *Rapier*<sup>20</sup>. Los impactos fueron por el accionar del Primer Teniente Luciano Guadagnini y el Alférez Hugo Gómez.

El 23 de mayo a las 12.30, despegó una división de cuatro aviones para atacar blancos navales en Puerto San Carlos. El Skyhawk 3-A-302 estaba al mando del Teniente de Navío Marcos Benítez. Salvo el 3-A-305, los tres aviones restantes cruzaron la isla Gran Malvina por el norte.

El 3-A-302 atacó posiblemente la fragata tipo 21 HMS *Antelope* comandada por el Capitán Mick J. Tobin. Dos bombas se alojaron en su interior y no explotaron.

El Timonel Cabo Alan White de los Royal Marines a bordo del *Foxtrot 7*, de una de las cuatro lanchas de desembarco LCVP que llevaba el HMS *Fearless* comandado por el Capitán E. S. J. Larken, fue condecorado por el Almirante Sir John Fieldhouse por haber evacuado 47 hombres de la HMS *Antelope* mientras las bombas no explotaban<sup>20,40</sup>.

A la noche, el equipo de expertos en explosivos, dirigido por el Sargento Jim Prescott de los Royal Engineers, estaba extrayendo la espoleta por tercera vez cuando explotó la bomba. Prescott falleció en el acto, y el Suboficial (WO2) John Phillips<sup>(\*)</sup> perdió su brazo izquierdo, que debió ser amputado por Phil Shouler<sup>24,47</sup>. La nave se partió en dos y se hundió la mañana del 24 (*Historia de Malvinas*).

## Ataque a la HMS *Broadsword* y hundimiento de la HMS *Coventry* (25 de mayo de 1982)

Con la recuperación de las Islas Malvinas, los Douglas A-4P Skyhawk (A-4B) del Grupo 5 de Caza fueron trasladados para operar con escuadrones desde la Base Aérea Militar Río

**El equipo de expertos en explosivos, dirigido por el Sargento Jim Prescott de los Royal Engineers, estaba extrayendo la espoleta por tercera vez cuando explotó la bomba.**

(\*) Nota:  
John Phillips está retirado, vive cerca de Coventry y es fidelicomisario de la Asociación de Ex Miembros del Servicio Británico que perdieron algún miembro (Blesma).

Gallegos (Santa Cruz). El martes 25 de mayo de 1982, se organizó un ataque con dos secciones de tres aviones A-4B cada una. La primera sección despegó a las 14.00 con el indicativo Vulcano (Capitán Pablo Carballo, Teniente Carlos Alfredo Rinke y Alférez Leonardo Carmona), y la segunda sección, con el indicativo Zeus (Primer Teniente Mariano Velasco, Teniente Carlos Enrique Osses y Alférez Jorge Nelson Barrionuevo)<sup>17</sup>.

A las 15.20, la escuadrilla Vulcano atacó la fragata tipo 22 HMS *Broadsword* (que proveía defensa aérea a la HMS *Coventry*) comandada por el Capitán William R. Canning RN y destruyó su helicóptero Sea Lynx con una bomba que cayó sobre su cubierta, rebotó y explotó en el mar, y causó daños, también, a los sistemas eléctrico, hidráulico y de comunicaciones alojados debajo del helipuerto.

Posteriormente, fue alcanzada por una bomba MK83, que se recuperó a través de la cubierta para helicópteros y puso fuera de combate un helicóptero Lynx antes de salir<sup>21</sup>.

La fragata tipo 42 HMS *Coventry* comandada por el Capitán David Hart Dyke CBE, LVO, ADC<sup>6</sup> fue impactada por dos bombas del grupo Zeus debajo de la línea de flotación por el lado de babor. Una de las bombas explotó dentro de la sala de computadoras, destruyó la sala de operaciones contigua e incapacitó a su plana mayor. La otra entró en la sala de motor delantero y explotó debajo del comedor donde estaba localizada la estación de primeros auxilios, y el barco comenzó inmediatamente a escorarse a babor. El último impacto causó daño crítico: rompió la barrera cortafuegos entre el motor anterior y el posterior, y expuso todo el buque a los incendios. Dado el diseño de la nave, con múltiples compartimentos a prueba de agua, estos impactos comprometieron completamente su supervivencia.

Al parecer, una falla en el sistema de misiles Sea Wolf de la HMS *Broadsword* permitió que fuera hundida la HMS *Coventry* (Hart Dyke, David, *Four Weeks in May: The Loss of HMS Coventry*, Atlantic Books (2007), ISBN 978-1-84354-590-3).

En 20 minutos, la HMS *Coventry* había sido abandonada y estaba totalmente escorada. Diecinueve marinos de su tripulación perecieron, y hubo treinta heridos. La HMS *Coventry* demoró en hundirse media hora: le hicieron falta 15 minutos para darse vuelta, y permaneció con la quilla en el aire otros 15 minutos<sup>22,33</sup>. Véase *Malvinas: El ataque invisible* en <https://www.youtube.com/watch?v=UfKfvu-8ZKU>

El buzo Clive Gale fue hasta la zona del hundimiento de la HMS *Coventry* (91 m de profundidad) como parte de un equipo de 39 hombres de la Royal Navy (Operación Blackleg), y «recuperaron y destruyeron ciertos ítems». Recuperaron la campana y la cruz de clavos<sup>23</sup>.

## El ataque al RFA *Sir Galahad* (L3005), RFA *Sir Tristram* (L3505) y HMS *Fearless* (L10) (8 de junio de 1982)

Aproximadamente a las 14.00 del 8 de junio, los barcos RFA *Sir Tristram* y RFA *Sir Galahad* fueron atacados por el Grupo 5 de Caza cargado con tres bombas Mark 81 de 500 libras de diseño español en Bahía Agradable u Hoya Fitz Roy (Bluff Cove)<sup>4,36,44</sup>.

El Primer Teniente Carlos Cachon de la sección Dogo (liderada por el Capitán Pablo Carballo) a bordo del Skyhawk C 222 (*El Tordillo*)<sup>16</sup> impactó al RFA *Sir Galahad*, comandado por el Capitán Phillip Roberts DSO, con tres bombas de 1000 kg.<sup>5,13</sup>. Este hundimiento representó un quinto de todas las bajas británicas en Malvinas.

En ese momento, llevaba a bordo el 1.º Batallón de Guardias Galeses (*Welsh Guards*). Las explosiones y el posterior incendio causaron la muerte de treinta y dos Guardias Galeses, cuatro del Cuerpo de Catering del Ejército (Cabo Lancero Barry C. Bullers, Soldado Al-

**La HMS *Coventry* comandada por el Capitán David Hart Dyke fue impactada por dos bombas del grupo Zeus debajo de la línea de flotación por el lado de babor.**



Juntos, el Artillero del HMS *Intrepid* Neil Wilkinson y el Teniente Primero Mariano Velasco, quien fue derribado por el primero durante el ataque a la HMS *Coventry*. Velasco y sus nietos recibieron a Wilkinson con los brazos abiertos en su casa, en Córdoba<sup>37</sup>

IMAGEN: 3040100.COM.AR

bert M. Connett, Soldado M. Anthony Jones y Soldado Richard W. Middlewick), tres del Cuerpo Médico Real del Ejército (Mayor Roger Nutbeem, Cabo Lancero Ian R. Farrell y Soldado Ken Preston), dos Ingenieros Reales (Cabo Andrew G. McIlvenny y Zapador Wayne D. Tarbard) y dos Ingenieros Reales Electricistas y Mecánicos (Artesano Mark W. Rollins y Cabo Lancero Anthony R. Streatfield)<sup>10,13,26,42</sup>.

## El caso del Guardia Simon Weston

Simon Weston, perteneciente a los Guardias Galeses, tuvo que soportar setenta y cinco operaciones en veintidós años por tener un 46% de quemaduras<sup>48</sup>.

Weston dijo: «Los héroes son creados por otras personas, es lo que otras personas dicen de ti lo que crea la historia. Usted hace lo que hace en ese momento, no está pensando en lo que se dirá o escribirá sobre usted dentro de veinte años. Cuando estaba en la parte superior del barco, todo lo que quería hacer era sobrevivir. Cuando estaba sobreviviendo en el hospital y tratando de mantenerme despierto, todo lo que quería hacer era ser el Simon Weston que era antes y quería volver al ejército y jugar al rugby. Nada de lo que otras personas digan es realmente lo que piensas de ti mismo»<sup>19</sup>.



Simon Weston CBE  
IMAGEN: WWW.WISETUTORS.CO.UK



HMS *Sir Galahad*  
IMAGEN: GOOGLE

¿Sabes de algún conflicto que no sea controvertido? La realidad que debemos comprender treinta y cinco años después es que la controversia que rodeó a las Malvinas fue, en gran parte, creada políticamente. En lo que respecta a los soldados, no tenemos elección, se nos ordena ir y lo hacemos. Me pagaron para hacer un trabajo, no me pagaron por mi opinión. Me uní para ser soldado, y ser soldado significaba tener que tomar riesgos»<sup>19</sup>.

En un programa documental, el Guardia Simon Weston se encontró con el piloto que arrojó la bomba, Carlos Cachon. Este último lo visitó en su casa, en Liverpool, y desde entonces han sido amigos<sup>19</sup>.

El *Sir Tristram*, comandado por el Capitán G. R. Green, fue impactado por tres bombas Mark 82 de 500 lb (Moro), dos de las cuales fueron soltadas por el líder de la escuadrilla de ataque, el Teniente Daniel Eduardo Gálvez. Fallecieron 2 tripulantes.

A las 16.50, una segunda oleada compuesta por cuatro Skyhawk del Grupo 5 de Caza atacó y hundió una lancha de desembarco del HMS *Fearless* que transportaba los vehículos del cuartel general de la 5.ª Brigada de Puerto Darwin a Bahía Agradable en el seno Choiseul, con la pérdida de seis Royal Marines. Fallecieron el marinero Yeung Shui Kam, RFA, y Yu Sik Chee, Bosun, RFA<sup>26</sup>.

Los Sea Harrier derribaron tres Skyhawk (Tenientes Juan José Arrarás (C 226) y Danilo Rubén Bolzán, y Alférez Jorge Alberto Vázquez). El avión de Bolzán fue derribado por el Teniente David Smith, mientras que los otros dos Skyhawk fueron víctimas del Teniente David Morgan. El cuarto avión sufrió daños y perdió una gran cantidad de combustible, pero logró retornar a su base asistido por un avión tanque KC-130.

En conclusión, podemos decir que los aviones navales, de las 6250 horas que volaron, hicieron 1800 en área de combate. Hundieron 34 000 toneladas. Por cada avión de ataque perdido, se hundieron 4250 toneladas de buques enemigos<sup>15,30</sup>. Perdieron la vida cuatro pilotos (un Jefe, tres Oficiales) y dos Suboficiales<sup>28</sup>.

En el caso de la FAA, se planearon 505 salidas de combate, de las cuales se cumplieron 455 (88%). De esta cifra, 272 salidas (64%) llegaron a su objetivo material. Se perdieron treinta y cuatro aeronaves. Volaron 12 454 horas, de las cuales 2782 correspondieron a unidades de combate<sup>9,18</sup>. ■

**Podemos decir que los aviones navales, de las 6250 horas que volaron, hicieron 1800 en área de combate. Hundieron 34000 toneladas. Por cada avión de ataque perdido, se hundieron 4250 toneladas de buques enemigos.**

## Opiniones <sup>12/28</sup>

«Nunca en la historia de las guerras, desde 1914, tuvieron aviadores que afrontar una con-junción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aun los de la RAF sobre Londres en 1940 ni los de la Luftwaffe en 1945. Vuestro valor nos ha deslumbrado, y no solo el pueblo argen-tino no debe olvidarse nunca, sino somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos de que seáis nuestros hermanos pilotos. A los padres y a las madres, a los hermanos y a las hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos que fueron a la muerte con el coraje más fantástico y más asombroso, les digo que ellos honran la Argentina y el mundo latino. ¡Ay! La verdad vale únicamente por la sangre derramada, y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ellas».

—Pierre Clostermann, As francés de la Segunda Guerra Mundial

«Reconozco que los pilotos argentinos han desplegado un valor sin igual».

—John Nott, Secretario de Defensa británico

**«Vuestro valor nos ha deslumbrado, y no solo el pueblo argentino no debe olvidarse nunca, sino somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos de que seáis nuestros hermanos pilotos». -Pierre Clostermann, As francés de la Segunda Guerra Mundial.**

### AGRADECIMIENTO

CFTE Franco Darío Pierrotta, Director del Museo de la Aviación Naval Argentina, Base Aeronaval Comandan-te Espora, Ruta Nacional 3 Vieja s/n, 8107, Bahía Blanca, Buenos Aires.

### BIBLIOGRAFÍA

- Abandoning ship in the Falklands. Former Petty Officer David Burr, *The Royal British Legion*, <https://www.britishlegion.org.uk/community/stories/general/abandoning-ship-in-the-falklands/>.
- Arqueología Aeronáutica. <http://arqueologiaaeronautica.blogspot.com.ar/2012/09/douglas-a4g-skyhawk-mat-0655-3-302.html>.
- «Battle of San Carlos (1982)» [https://en.wikipedia.org/wiki/Battle\\_of\\_San\\_Carlos\\_\(1982\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_San_Carlos_(1982)).
- Bolia, Robert. «The Bluff Cove disaster». *Military Review*, November-December, 2004. <https://web.archive.org/web/20120316102438/http://usacac.leavenworth.army.mil/CAC/milreview/download/English/NovDec04/bolia.pdf>.
- «British Naval Forces in the Falklands War». [https://en.wikipedia.org/wiki/British\\_naval\\_forces\\_in\\_the\\_Falklands\\_War](https://en.wikipedia.org/wiki/British_naval_forces_in_the_Falklands_War).
- Capitán David Hart Dyke CBE. LVO, ADC. [https://en.wikipedia.org/wiki/David\\_Hart\\_Dyke](https://en.wikipedia.org/wiki/David_Hart_Dyke).
- Castro Fox, Rodolfo. «Eyección bajo el agua». <http://castrofox.blogspot.com.ar/2011/04/eyecion-bajo-el-agua.html>.
- Castro Fox, Rodolfo. «Yo fui piloto aviador naval». <http://castrofox.blogspot.com.ar/2011/04/malvinas.html>.
- Clansey, Colin. «Officer Cadet-Factors influencing the defeat of Argentine air power in the Falklands war». *The Royal Canadian Air Force Journal*, Vol. 1, N.º 4, otoño de 2012. [http://airforceapp.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/Journal/2012-Vol1/Iss4-Fall/Sections/04-Factors\\_Influencing\\_the\\_De-feat\\_of\\_Argentine\\_Air\\_Power\\_in\\_the\\_Falklands\\_War\\_e.pdf](http://airforceapp.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/Journal/2012-Vol1/Iss4-Fall/Sections/04-Factors_Influencing_the_De-feat_of_Argentine_Air_Power_in_the_Falklands_War_e.pdf).
- Crew of RFA *Sir Galahad*. Family Announcements. <http://www.family-announcements.co.uk/localworld/view/1425323/crew-of-rfa-sir-galahad>.
- Dan, Major. «January 13, 1942: First ejection seat used in jet fighter». *History & Headlines*, 13 de enero de 2015. <https://www.historyandheadlines.com/tag/helmut-schenkl/>.
- Davies, Mark. «Vivid memories of danger at sea». *BBC News*, 5 de abril de 2002. [http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk\\_news/politics/1908499.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/politics/1908499.stm).
- Eckersall, Faith. «Falkland's hero courage under fire». *Daily Echo*. [http://www.bournemouthecho.co.uk/news/8413813.Falklands\\_hero\\_s\\_courage\\_under\\_fire/](http://www.bournemouthecho.co.uk/news/8413813.Falklands_hero_s_courage_under_fire/).
- El accidente de Castro Fox. Blog de las Fuerzas de Defensa de la República Argentina. <http://fdra.blogspot.com.ar/2015/07/ara-el-accidente-de-castro-fox.html>.
- El COAN en Malvinas. <https://www.aviacionargentina.net/foros/forum/fuerzas-armadas-argentinas/aviaci%6C3%A3%6C2%6B3n-naval-%6C3%A3%6C2%6B3-coan/10784-el-coan-en-malvinas>.
- El Tordillo. *Malvinas, la Guerra Aérea*. <http://malvinasguerraerea.blogspot.com.ar/2014/11/a4-b-skyhawk-c-222-el-tordillo.html>.
- Entrevista con Carballo. Malvinas 35 años. <https://www.youtube.com/watch?v=Lcw69nmIkd>.
- Fuerza Aérea Argentina en la Guerra de Malvinas. [https://es.wikipedia.org/wiki/Fuerza\\_A%C3%A9rea\\_Argentina\\_en\\_la\\_guerra\\_de\\_las\\_Malvinas](https://es.wikipedia.org/wiki/Fuerza_A%C3%A9rea_Argentina_en_la_guerra_de_las_Malvinas).
- Garner, Tom. Falklands veteran Simon Weston CBE on Survival, Care and Reconciliation. *History of War*. <https://www.historyanswers.co.uk/history-of-war/falklands-veteran-simon-weston-cbe-on-survival-care-and-reconciliation/>.
- HMS *Antelope* (F170). [https://es.wikipedia.org/wiki/HMS\\_Antelope\\_\(F170\)](https://es.wikipedia.org/wiki/HMS_Antelope_(F170)).
- HMS *Broadsword* (F88). [https://es.wikipedia.org/wiki/HMS\\_Broadsword\\_\(F88\)](https://es.wikipedia.org/wiki/HMS_Broadsword_(F88)).
- HMS *Coventry* (D118). [https://es.wikipedia.org/wiki/HMS\\_Coventry\\_\(D118\)](https://es.wikipedia.org/wiki/HMS_Coventry_(D118)).
- HMS *Coventry* diver searched wreckage after ship sank. *BBC News*, 25 de mayo de 2012. <http://www.bbc.com/news/uk-england-coventry-warwick-shire-18195170>.
- Jolly, Rick. «Doctor for friend and foe». <https://www.amazon.co.uk/Doctor-Friend-Foe-Rick-Jolly/dp/1844861546>.
- «Kennedy y la enmienda con la que le puso límites a la dictadura argentina». *Clarín*, 31 de agosto de 2009.
- Kindell, Don. «Casualty List of the Royal Navy (1980-1989)». <http://www.naval-history.net/xDKCas1980-89.htm>.
- «El aviador argentino que cayó dos veces en los mares del sur y sobrevivió». *La Capital*, lunes 31 de marzo de 2008. <https://www.lacapital.com.ar/informacion-gral/el-aviador-argentino-que-cayoacute-dos-veces-los-mares-del-sur-y-sobrevivioacute-n259575.html>.
- La Guerra de las Malvinas*. Vols. 1 y 2, Ediciones Fernández Reguera, Buenos Aires, Argentina.
- «La historia del A4Q Skyhawk en la Argentina». <https://www.taringa.net/posts/imagenes/13342786/La-historia-del-A4-Skyhawk-en-la-Argentina.html>.
- «Las pérdidas británicas en la guerra de Malvinas». *El Malvinense*. <http://www.malvinense.com.ar/bajasbritanicas.html>.
- Lewis M. E. «Spinal injuries caused by the acceleration of ejection». *J R Army Medical Corps*, 1002, 148:22-26.
- McLaren, Esteban. «Ex piloto naval británico cuenta sus experiencias de combate». *FDRA Malvinas*. <http://fdra-malvinas.blogspot.com.ar/2016/12/ex-piloto-naval-britanico-cuenta-sus.html>.
- Mail Online. Staring down death through a lens: Incredible picture shows moment two Argentine fighter jets swooped down on Falklands War photographer. <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2151136/Britains-bravest-photographer-Incredible-picture-shows-moment-Argentine-fighter-jets-swooped-HMS-Coventry-Falklands-War.html>.
- Marks, Paul. «Cómo se creó el asiento eyectable que salva la vida de los pilotos de combate». *BBC Future*, 20 de junio de 2015.
- Matthias, Fiona. «Armed Forces Day: Falklands veteran describes his escape from a sinking ship». *The Telegraph*, 21 de mayo de 2009.
- Moro, Rubén Oscar (1985). *La guerra inaudita: historia del conflicto del Atlántico Sur*. Pleamar, p. 462. ISBN 9506830432.
- Mount, Harry. Pilot who shot down Argentinian fighter jet in Falklands war comes face to face with the man he thought he had killed... and now they're best of friends. *Mail Online*, 16 de enero de 2012. <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2087289/Falklands-war-pilot-comes-face-face-man-thought-killed.html>.
- «Profile: Admiral Sir Alan West». *BBC News*, 8 de julio de 2007. [http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk\\_news/6281506.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/6281506.stm).
- Protected wrecks in the UK: wrecks protected under the Falkland Islands Protection of Wreck Ordinance 1977. Maritime & Coastguard Agency. [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/303272/Falkland\\_Wrecks.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/303272/Falkland_Wrecks.pdf).
- Royal Marines Museum. Landing Craft. <http://www.memorialsinportsmouth.co.uk/rm-museum/landing-craft.htm>.
- Rusling, Steven. «How did the Royal Navy lose so many capital ships in the Falklands War?». *Quora*. <https://www.quora.com/How-did-the-Royal-Navy-lose-so-many-capital-ships-in-the-Falklands-War>.
- Ryan, J. M. OStJ, FRCS, MCh, DMCC, Hon FCEM, Col L/RAMC(V). «A personal reflection on the Falklands Islands war of 1982». *JR Army Med Corps* 153(S1):88-91.
- Scheina, Robert L. Dr. «The Malvinas Campaign». *Proceedings*, mayo de 1983, pp. 98-117.
- «Sir Galahad blast dead remembered». *BBC News*, 8 de junio de 2007. [http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk\\_news/wales/6732047.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/wales/6732047.stm).
- Soler, Paula. «¿Qué es de la vida del periodista Nicolás Kasanzew, la cara de Malvinas?». *La Nación*, 11 de enero de 2018.
- 3 A 306. «Un avión, dos pilotos». De aviones. Aeronáutica civil, militar y comercial. <https://noticiasdefensa.wordpress.com/2011/05/19/3-a-306-un-avion-dos-pilotos/>.
- The Scotsman*. Falklands Bomb disposal expert relives the final moments, domingo 20 de mayo de 2007. <https://www.scotsman.com/news/uk/falklands-bomb-disposal-expert-relives-the-final-moments-1-1419350>.
- Toynbee, Polly. «I'm beautiful», said Simon Weston, a survivor from the *Sir Galahad*. «I was beautiful before and I'm beautiful now». Over half his body had been appallingly burned. *The Guardian*, 11 de octubre de 1982.
- Winchester, Jim. «Skyhawk: Attack and close support fighter bomber-A4 Skyhawk-Heinemann's Hot Rod». *Pen&Sword Aviation*. Pen&Sword Books Ltd, Barnsley-Yorkshire, UK, 2005.