

EL ATAQUE AL PORTAAVIONES HMS INVINCIBLE

I- Introducción

El día 30 de mayo de 1982 quedará en la historia de la aviación mundial, al realizarse la misión más riesgosa y audaz, considerada la más significativa en su tipo desde la Segunda Guerra Mundial. Muchas versiones se han escrito sobre que es lo que ha ocurrido con el portaaviones Invencible, la veracidad de su ataque y su posible hundimiento.

La Fuerza Aérea Argentina asegura que el buque fue atacado y dañado severamente. Sin embargo, Gran Bretaña aún no ha reconocido dicho ataque, e intenta demostrarlo con diversos testimonios que no concuerdan entre sí.

Por otra parte, existe un testimonio que tampoco resulta muy esclarecedor: el de los pilotos. A continuación podrán leer como se desarrolló el ataque, y mas adelante las diferentes versiones inglesas.

El relato a continuación refleja el testimonio de los dos pilotos sobrevivientes y el de los pilotos de los Sue (Super Etendard)

II- La "Operación Invencible"

El día 29 de mayo de 1982, la 2da Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque recibió la orden de preparar una misión de ataque a un blanco que estaba ubicado a 80 millas al Este de Malvinas, exactamente en el radial 090°. Se pensaba que allí se encontraba el "Invencible".

Luego del hundimiento del "Atlantic Conveyor", quedaba sólo un Exocet AM-39. La oportunidad, está vez era para la pareja formada por el Capitán de Corbeta **Alejandro Francisco** y el Teniente de Navío **Luis Collavino**.

Un compromiso de carácter operativo no les permitía a los británicos alejar los portaaviones más allá de las 100 millas de las zonas de combate, debido a que el radio de acción del Harrier (incluida las maniobras en el aire) no superaba esa distancia. Ellos necesitaban aviones que despegaran, volaran hacia el objetivo, estuvieran en el aire durante un tiempo y regresaran, les era imprescindible tener "presencia en el aire".

Durante la mañana del día 29, Francisco y Collavino, con la ayuda del resto de la escuadrilla se dedicaron a ultimar algunos detalles de la misión. En primer lugar, se determinó el horario, teniendo en cuenta que hasta ese momento los Súper Etendard habían operado siempre en ultima hora de la tarde; por ello se buscaría una hora atípica, preferentemente a la mañana o, a más tardar, al mediodía.

En segundo lugar, y para poder hacer un arco y alcanzar el blanco por el Este, cosa totalmente improbable desde toda lógica, tendrían que realizar un doble reaprovisionamiento en vuelo. Si en la segunda oportunidad surgían inconvenientes, los aviones podrían regresar a su base, aunque sin cumplir la misión. No iba a ser la primera vez que aparecieran problemas en la maniobra del reaprovisionamiento; existen muchas variables que hacen que el método no siempre sea seguro. Además, la misión obligaba que los aviones tanques se desplazaran muy

hacia el Este, con todos los riesgos que ello implicaba. Para evitar la detección de los Hércules por parte de algún piquete enemigo y que este diera la alarma ante la evidencia del reaprovisionamiento de una misión por el Sudeste, se solicitó que los tanques no realizaran una ruta directa desde Río Gallegos hasta el punto de encuentro con los Súper Etendard, sino que se pegaran al continente y luego siguieran una ruta casi idéntica a la de los aviones atacantes. A mediodía todo estaba listo. En cuanto recibieran la confirmación de la hora de los encuentros con los Hércules, despegarían.

En la sala de prevuelo Francisco y Collavino esperaban el momento de la partida. Pero por razones de tiempo, la misión fue suspendida, ya que se trataba de un ataque sumamente complejo, que implicaba coordinación muy detallada a las que había que dedicarles su tiempo. Tendrían que compatibilizar perfiles de vuelo de aviones diferentes, y además, disponer de otro avión tanque para el doble reaprovisionamiento.

A partir de ese momento, los pilotos comenzaron a ajustar una serie de detalles, considerando que el vuelo, al que se sumarían los cuatro cazabombarderos A-4C "Skyhawk" de la Fuerza Aérea, se realizaría al día siguiente.

Durante una reunión que se había realizado durante la mañana del día 29, en San Julián, el Comandante del Escuadrón de los A-4C de la Fuerza Aérea reunió, en su despacho, a todos los jefes de escuadrillas, para hacerles conocer la existencia de la misión contra el portaaviones británico.

Los cuatro aviones luego del lanzamiento del Exocet por parte de uno de los Súper Etendard, continuarían para pasar sobre el blanco y bombardearlo, tratando de penetrar la barrera defensiva que siempre forman los buques que protegen a los portaaviones. Una barrera que generalmente, es muy difícil de atravesar. Por ello, el riesgo que corrían era altísimo, más aun por que el ataque tendrían que realizarlo en aguas abiertas, donde la capacidad de detección por parte del enemigo era total y anticipada como para que los sistemas de armas tuvieran tiempo suficiente para reaccionar con eficiencia.

Cuando el Comandante finalizó su exposición, hizo un breve silencio: pausadamente, sin poder ocultar la emoción propia por el momento que estaba viviendo, preguntó quienes deseaban, voluntariamente, tomar parte en el ataque.

Un nuevo silencio envolvió a los presentes.

- Señor, solicito autorización para participar.

El Primer Teniente Ernesto Rubén Ureta se había puesto de pie.

Casi al mismo tiempo se levantó el **Primer Teniente José Vázquez**

- Señor yo también quiero ir.

- Bien - respondió el Comandante - Ustedes designarán a los otros dos pilotos.

Así lo hicieron. Entre los restantes oficiales del escuadrón, eligieron al **Primer Teniente Omar Jesús Castillo** y al **Alférez Gerardo Guillermo Isaac**.



Mapa que detalla la "Operación Invencible", extraído de la página oficial de la FAA.

El domingo 30 amaneció como era habitual en Río Grande: nublado, muy frío, y con escarcha por todos lados.

La sala de prevuelo, desde muy temprano, registraba una intensa actividad. Francisco, Collavino y prácticamente todos los demás integrantes de la Escuadrilla, se reunieron con los pilotos de la Fuerza Aérea que participarían de la misión. Juntos realizaron la coordinación final, dejando sentada la importancia de la discreción y acomodando el perfil de vuelo de los A-4C al de los Súper Etendard.

- ¿Qué harán si alguno de sus aviones regresa por fallas? - le pregunto Francisco a Vázquez, que era el líder de la escuadrilla de la Fuerza Aérea.

- en ese caso continuarán los otros tres.

Francisco volvió a preguntar:

- ¿Y si un segundo avión tiene que regresar?

- Seguirán los otros dos. Sólo se anulará la misión, por nuestra parte, por supuesto, si fallan tres maquinas. Ir con un solo avión no tiene ningún sentido.

Por un momento todos se callaron. Si para los Súper Etendard ese ataque, por sus características era muy riesgoso, mas lo era para los pilotos de los A-4C que, si bien eran voluntarios, no desconocían el tremendo riesgo que corrían. Las ordenes que tenían era atacar el blanco en el que impactara el Exocet, fuera cual fuere; se suponía que ese buque iba a estar más indefenso que otro que estuviera intacto. Era la única manera de aumentar las posibilidades de hundir al "Invencible", en caso de que el misil pegara en el portaaviones.

Alrededor de las 12:30 hs Francisco recibió la autorización de la torre de control de Río Grande. Un poco más atrás y a su derecha, Collavino esperaba que su líder despegara primero, para hacerlo él segundos después.

Francisco aceleró hasta un ochenta por ciento de la potencia de la turbina, soltó los frenos y el Súper Etendard, con el ultimo Exocet AM-39 disponible, comenzó su carrera de despegue.

Aproximadamente unos cinco minutos después, uno tras otro fueron despegando los A-4C.

Como los Súper Etendard, ascendieron a 12.000 pies y pusieron rumbo Sudeste.





Super Etendard, de la Armada Argentina

Aérea Argentina

A-4C Skyhawk, de la Fuerza

Luego de volar durante cincuenta minutos con una meteorología mas que aceptable, los Súper Etendard llegaron al punto donde estaban esperando los dos Hércules. Sin inconvenientes completaron la carga de combustible y permitieron que los A-4C hicieran lo propio. Lo novedoso de esa misión era, tal vez, la forma de reabastecerse: para aumentar el radio de acción se había decidido que los seis aparatos volaran juntos a los aviones tanques, turnándose para chupar combustible durante casi 300 km. La maniobra se realizó perfectamente. Todo marchaba según lo previsto.

A partir de allí los aviones pusieron rumbo Este, para llegar al sitio de mayor alejamiento y realizar un segundo reaprovisionamiento.

Cargados "a full", los aparatos se alejaron de los Hércules y adoptaron la formación de ataque: los dos Súper Etendard adelante separados una milla uno de otro; detrás de cada Súper Etendard, dos Skyhawk.

Comenzaron a cumplir el perfil de descenso. Estaban completando el rodeo de las naves británicas, que en ese momento estaba a su izquierda; pronto se encontraron volando rasante sobre un mar encrespado, cuyas olas salpicaban los parabrisas y formaban pequeñas manchas de sal en ellos.

Los requerimientos de silencio absoluto de radio y disciplina se cumplían estrictamente. Francisco miró su carta, que llevaba doblada en la rodilla derecha: según los cálculos y la información recibida el portaaviones se encontraba a más menos a 300 km. de distancia. Mientras tanto, los chubascos aislados eran, por momentos de tanta intensidad que hasta podían aparecer en la pantalla del radar.

Y así ocurrió. Cuando los dos Súper Etendard ascendieron para emitir con los radares, vieron muchos ecos dispersos. De inmediato descendieron y continuaron con el vuelo rasante.

Una milla mas adelante treparon nuevamente y emitieron. Collavino acerco su mirada a la pantalla, para distinguir mejor: tenía un eco aparentemente verdadero. En ese instante, escuchó en su auricular la voz de Francisco:

- ¡Lo tengo, lo tengo enganchado!

Collavino también detectó el mismo eco y exclamó, entusiasmado:

- ¡Yo también lo tengo enganchado!

-¡Veinte millas al frente! ¡En la proa!

¡Lanzo misil! - dijo Francisco, y apretó el botón de disparo.

El avión de Francisco se sacudió.

Collavino y los pilotos de los Skyhawk observaron como el misil se desprendía del Súper Etendard, cayo dos o tres metros y cuando parecía que iba a chocar contra el agua, encendió su motor y comenzó a volar, ya estabilizado, a ras del agua, dejando una estela de humo blanco producto de los gases de combustión.

Una vez más, el misil había sido lanzado en excelentes condiciones de tiro y una distancia que aseguraba el impacto en un blanco perfectamente destacado por los sistemas de los Súper

Etendard.

De inmediato, los dos aviones navales viraron a la izquierda y se alejaron para regresar a la base.

Lanzado a unas 24 millas náuticas del blanco, el exocet demoraría aproximadamente 109 segundos en llegar al objetivo, mientras esa instancia para los a-4c significarían 153 segundos pero ya sin la sorpresa inicial, es decir enfrentando a las defensas antiaereas de los buques. Los cuatro aviones de la FAA habían seguido la estela del Exocet, en su camino hacia el blanco, pero como el misil desarrollaba mucha mayor velocidad, pronto lo perdieron de vista, a pesar de que la visibilidad era buena y alcanzaba a un poco mas de 15 km. Vázquez que era el líder de la escuadrilla, hizo una seña a sus numerales para que cerraran la formación.

Los aparatos configurados con tres bombas de **250 kg. cada uno**, se fueron acercando velozmente al objetivo, en vuelo bien rasante: apenas 12 mts. los separaban del agua. De pronto, a lo lejos apareció una mancha oscura, borrosa por el efecto de la bruma. No había dudas ahí estaba, inexplicablemente solo, sin otros barcos cercanos. Había llegado el momento de verse frente a frente con uno de los buques mas buscados de la Task Force. Poco a poco, la figura inconfundible del portaaviones se fue haciendo mas clara, mas nítida: la cubierta ligeramente curvada hacia arriba en el sector de la proa; la "isla" (conjunto de construcciones ubicado sobre la cubierta de los portaaviones y desplazado hacia un costado de la misma) desplazada hacia la banda de estribor. El barco navegaba a muy poca velocidad. Algo les llamo la atención: desde la base de la "isla" salía una densa columna de humo cuyo tamaño iba en aumento. Rápidamente se dieron cuenta que era la prueba indudable de que el Exocet había impactado. El humo negro salía desde el centro de la superestructura y por debajo de la pista de vuelo, como si el Exocet hubiera hecho impacto entre la línea de flotación y la cubierta. No observó fuego. No había llamas, pero surgían negros borbotones de humo- la isla –rematada hacia delante y hacia atrás por las 2 bochas blancas de los radomos de proa y de popa.

Cuando los pilotos llegaron a unos 12 km. del blanco, pusieron la máxima potencia a sus motores y se prepararon para la aproximación final. A la izquierda volaban Vázquez y Castillo, y a la derecha, Ureta e Isaac.

En ese momento, un misil que nadie vio llegar, impactó en el avión de Vázquez, que estallo, a 8 kms. del blanco.

Tratando de dominar la angustia y la impresión que les había causado la inesperada muerte de su líder, los tres pilotos continuaron con su vuelo.

El blanco estaba a unos dos kilómetros. Ya casi lo iban a "saltar" para descargar las bombas cuando una nueva explosión los sorprendió, era el avión de Castillo que también explotaba y prácticamente se desintegraba en el aire. Las maquinas de Ureta y de Isaac se sacudieron debido a la onda explosiva.

Los misiles disparados desde algún buque desde el sector oeste, impactaron en los dos aviones que volaban a la izquierda de la formación.

Ureta apretó con rabia el disparador de sus cañones y levanto su avión, lanzando la carga y cruzando al portaaviones de popa a proa, en un ángulo de 30° respecto del eje de la nave.

Por su parte, Isaac tiró también con sus cañones, arrojó las bombas y cruzo a la nave cuando está estaba totalmente cubierta de humo. Para evitar llevarse por delante la torre, tiro hacia la derecha y, planchándose al agua, comenzó a efectuar maniobras evasivas, mientras tomaba el rumbo de escape.

A medida que se alejaba, pudo observar que el portaaviones habia quedado **totalmente** oculto detrás de capas de humo negro.



Así, volaron, separados, durante unos kilómetros, bien rasante y en absoluto silencio de radio. A lo lejos, un poco a su derecha, un punto parecía agrandarse. Si, era el avión de Ureta que lo había visto y estaba reduciendo su velocidad.

- Isaac vamos a la nodriza - dijo refiriéndose al avión tanque.

-Si, señor, comprendido.

Las palabras estaban de mas. Habían logrado llegar hasta el portaaviones, impactado en él y estaban regresando a casa. Pero habían perdido para siempre a dos amigos.

Aproximadamente a 70 km. del punto en que debían encontrarse, con el avión tanque, los dos Skyhawk ascendieron abandonando la navegación rasante.

Los 2 KC-130 aguardaban a unos 5.000 metros de altura, en una zona donde, afortunadamente había buen tiempo.

Uno de los miembros de la triuplación del Hércules KC-130, intrigado por saber el resultado de la misión, interroga a través de gestos a Isaac, quien le contesta:

-";Lo hicimos mierda!"

Luego de cargar combustible pusieron rumbo a Río Grande. Ya llevaban tres horas desde el despegue y todavía les quedaba aproximadamente otra hora de vuelo.

Ureta aterrizó en primer termino; segundos después lo hizo Isaac. Entre los pilotos que esperaban el arribo, estaban Francisco y Collavino, que recién habían aterrizado y que sintieron la muerte de Vázquez y de Castillo como si hubieran sido compañeros de toda la vida.

Ureta e Isaac se abrazaron, llorando, con algunos camaradas, librando toda la tensión acumulada. Lentamente fueron caminando hacia los oficiales de la base donde, **por separados** brindaron un detallado informe del ataque, algo muy importante, pues habían tenido la oportunidad de pasar sobre el objetivo y realizar los lanzamientos.

De acuerdo con los datos que fueron aportando, se efectuó un análisis de la silueta de los buques ingleses, una especie de "identi-kit".

De esa manera describieron la salida del Exocet, la silueta del blanco y la salida de humo desde este, con la certeza de que se trataba del impacto del misil.

Ureta explicó que había cruzado a la nave desde popa y hacia la mura de estribor, afirmando que logro buena puntería. Con exactitud describió al portaaviones, sus dos chimeneas, su "isla" grande, la distancia de separación de ésta con respecto al eje central del buque, los radomos de color claro, la popa chata. Todo coincidió en que se trataba del "Invencible" y no del "Hermes".

La información que brindo Isaac fue similar a la de Ureta. Como éste, cuando se le mostró una serie de siluetas de distintos barcos, no dudó: "este es el que atacamos", expresó refiriéndose al "Invencible".

Al día siguiente de la misión, con el radar de Malvinas, se efectuó el control del PAC de Harrier que se venia haciendo desde tiempo atrás: la actividad aérea británica había disminuido considerablemente.

Resultado de la misión: (según la versión de los dos pilotos de la FAA)

Un misil Exocet podría haber impactado en el portaaviones, junto con tres bombas de 250 kgs. cada una, que penetró la cubierta del buque y produjo serios daños y un principio de incendio en la zona de los hangares, aunque una de ellas no estalló.

Naves participantes:

Super Etendard - 2do Esc. Aeronaval Caza y Ataque (ARA) (2)

A-4C Skyhawk - IV Brigada Aérea (FAA) (4)

Hercules C-130 - I Brigada Aérea (FAA) (2)

III- Las versiones inglesas

Versión 1 (1 de junio 1982):

El Ministerio de Guerra Británico informa que los **aviadores** argentinos han atacado al casco del *Atlantic Conveyor*, y no al portaaviones.

Este mismo informe dice que en el ataque al portacontenedores es **derribado** un avión argentino.

Versión 2 (3 de junio 1982):

Al desmentir la versión anterior, ahora se informa que el buque atacado no fue el *Atlantic Conveyor*, sino la *Avenger* y que esta fragata ha derribado a los aviones argentinos por el sistema de *Sea Dart*.

Lo curioso es que la *Avenger* no poseía dicho sistema de misiles.

Versión 3 (extraída del libro "La Batalla por las Malvinas" de Hastings y Jenkins 1983):

"El 30 de mayo el grupo de batalla sobrevivió a otro ataque aéreo con Exocet, cuando el *Avenger* consumió su hazaña de voltear al **misil** con un cañón de 4,5 **pulgadas**, cuarenta y cinco segundos después de la alarma."

Ni siquiera se habla del *Invencible*, sino de que el ataque fue hacia dicho buque, y no da más detalles de ningún otro avión sobrevolando la zona.

Versión 4 (la versión oficial inglesa):

Dos *A-4C Skyhawks* de la FAA, fueron derribados al este de la isla Soledad por el sistema de misiles *Sea Dart* disparados por el HMS *Exeter*; y un cañón de 4,5 pulgadas del HMS *Avenger* quizá haya golpeado a uno. El Exocet podría haber impactado en el casco del *Atlantic Conveyor* o ser derribado por el sistema antimisiles del *Avenger*, y los pilotos podrían haber confundido la silueta del *Invencible*, con el casco del *Atlantic Conveyor*.

Esta es la versión oficial, por más ilógica que parezca.

Recordemos que ninguna de las cuatro versiones concuerda entre sí, son todas diferentes. Los datos que aquí figuran, fueron extraídos de la historia oficial de la Royal Navy y del libro *Falklands, the air war*.

IV- Daños

Resulta difícil comprender, si el buque fue severamente dañado o no, ya que la palabra de los dos pilotos no coincide con la palabra de los ingleses, ni tampoco con las imágenes que se han obtenido del buque después de la guerra, evidenciando que no tuvo severos daños. **¿Acaso los pilotos de la Fuerza Aérea, han distorsionado su relato, o simplemente son los ingleses que han**

trucado las evidencias?

¿Qué fue lo que le pasó al buque luego del ataque?

Para analizar que fue lo que le pasó al buque hace falta destacar la gravedad del impacto, de cada proyectil que supuestamente según los pilotos han arrojado al buque.

Extraído del libro "Halcones sobre Malvinas"

"Los técnicos de las FFAA continuaron los estudios para reemplazar modificando a otras bombas y espoletas, desarrollando, ensayando, y fabricando con la Industria Argentina, nuevos retardos, detonadores y piezas mecánicas a ritmo febril.

*Al cabo de 15 días, las nuevas bombas estaban provistas a las Unidades de combate y se emplearon por primera vez el día 25 de mayo, en el HMS Coventry, el cual desapareció instantáneamente de la superficie ante el impacto de 3 bombas. Su empleo se repitió con "Sir Galahad" (hundido), "Sir Tristan" (hundido) y la Fragata "Plymouth" (inutilizada), y al portaaviones **Invencible**.*

Ahora sí, la totalidad de los impactos, implicaba la destrucción o el fuera de combate del blanco."

El portaaviones no solo habría recibido tres de esas poderosas bombas, sino que también sufrió el impacto de un Exocet. Este misil hundió (y inutilizó a otros) a su blanco cada vez que fue lanzado durante el conflicto.

Recordemos que el Exocet pudo haberse desviado, por el "chaf", el sistema de defensa británico, de las naves escoltas.

"Luego del ataque, el radar argentino ubicado en Malvinas, detecta una gran actividad de helicópteros británicos, que se dirigen al este de la isla Soledad. Al mismo tiempo los aviones del Invencible se elevan a 12.000 metros de altura, con el fin de ahorrar combustible. Luego los aviones aterrizan en San Carlos, donde las tropas británicas se habían establecido el 21 de mayo." (Fuente: *La Guerra Inaudita II*)

Al leer ese fragmento del libro del Comodoro Moro, reflexionamos y nos preguntamos: ¿Al momento del ataque, ninguno de los 9 harriers se enteró que venían 2 SkyHawks a su nave nodriza, teniendo los misiles Sidewinder? ¿Cómo es posible que la única arma de defensa del portaaviones, no haya actuado contra los aviones argentinos? los Harriers eran muy superiores a los A4C de la FAA...

Sin embargo, el misterio sobre que fue lo que ocurrió ese día, sigue sin resolver, ya que los británicos nunca dieron un parte de guerra sólido y concreto como ya hemos analizado en sus distintas versiones sobre el ataque. Es por ese motivo, que se desconoce si el portaaviones llegó a tener daño alguno. A continuación otras curiosidades:

Ese mismo día (30/05) el General J. Moore, decide trasladarse desde el Invencible (donde dirigió todas las operaciones hasta ser atacado) a San Carlos, para seguir comandando a la tropa desde allí.

Existe también un testimonio de un soldado británico, que es muy sospechoso. Se trata de Ana Gerschenson, quien cambió de sexo años después de terminada la guerra. En el año 1982, se destacaba como enfermero del Invencible. El artículo del diario dice (diario Clarín, 20/11/02): *"El marinero transexual aseguró haber sufrido un trauma por haber tenido que tratar "terribles heridas" en el departamento de enfermería del Invencible, debido a los feroces ataques de los aviones argentinos durante los días del conflicto."*

Se desconoce cual fue la gravedad del impacto, ya que Gran Bretaña, nunca ha aportado datos

reales o contundentes.

Según la historia oficial británica, el día 17 de septiembre de 1982, el portaaviones HMS Invencible, regresa al puerto de Portsmouth, luego de cumplir un record de navegación de 166 días en alta mar.

Fue el último buque en llegar a puerto. (Los demas lo hicieron entre junio y agosto).

V- Conclusión

En este pequeño trabajo, se demostró detalladamente como fue el ataque, y las consecuencias sufridas en el buque.

Se trató de analizar las versiones inglesas y argentinas y llegar a un punto en común, pero en ambos de detecta una escasez de información o falta de concordancia, por lo que las dos versiones no son 100% creíbles. Tal vez, una vez pasado el pacto de 90 años de secreto, se pueda saber si el buque sufrió daños severos, y el motivo por el cual las autoridades británicas han mantenido durante más de 24 años tanta indiferencia y hermetismo con el tema Invencible, y lo sucedido el día 30 de mayo.

Interesante sería, reunir a los pilotos de la Fuerza Aérea y a los protagonistas ingleses, para que cuenten al mundo de una vez por todas, la verdad de lo acontecido. Si bien en este trabajo no se pueden obtener claras conclusiones, es un intento de llegar a la verdad de lo sucedido, por la memoria de los héroes que allí quedaron.

De todas formas, no debemos de olvidar, la audacia con que estos pilotos enfrentaron a las fuerzas enemigas, que en toda la misión fueron superiores en cuanto a las capacidades defensivas, así lo demostraron derribando a pocos kilómetros del objetivo a dos héroes, que han muerto por una noble causa. El solo hecho de intentar y luego realizar con éxito los reabastecimientos, desde los Hércules, y que conjuntamente operen la FAA y la ARA, merece recordar, esta gran operación, que dejó a dos grandes héroes en el camino.

Es Argentina, un país con pocas chances de victoria por su tecnología militar la que intentó la hazaña, y debe de sentir orgullo, por atreverse a enfrentar a una de las flotas más poderosas de aquel entonces, a la cual pudo hundirle 8 embarcaciones de gran tonelaje (una por cada semana de combate). Hazaña que ninguna Aviación del Hemisferio Sur conoce.

www.malvinense.com.ar

FIN

Este trabajo está dedicado en memoria de...



Omar Jesús Castillo



José Daniel Vazquez

y



sus muertes no fueron en vano.

VOLVER

COPYRIGHT (c) 2004 - 2007 ELMALVINENSE. Todos los derechos reservados. Capital Federal-Buenos Aires-Argentina.

Se permite la reproducción mencionando la fuente