



LA TERCERA ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE A 25 AÑOS DEL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR. Una aproximación a la verdad histórica

RODOLFO A. CASTRO FOX

Habían transcurrido pocos meses desde la finalización de las acciones de combate, cuando se publicó en este Boletín mi artículo “La Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque durante el Conflicto del Atlántico Sur” (BCN N° 734. ENERO-MARZO 1983).

Debido a la falta de información fidedigna sobre los blancos atacados y los daños ocasionados, me referí, en esa oportunidad, de manera condicional, a los resultados obtenidos durante la contienda.

En los años siguientes y gracias a la profusa bibliografía sobre el tema, a los contactos que tuve con protagonistas e investigadores de ambas partes del enfrentamiento, así como al paso del tiempo, que fue disipando en gran parte la disparidad en la adjudicación de los éxitos —consecuencia lógica, aunque indeseable, de los intereses particulares o institucionales—, puedo llegar ahora a una aproximación a la verdad histórica, al menos en los casos que desarrollaré y que atañen a la unidad de la cual fui comandante durante el conflicto.

CASO I: Fragata tipo 21 HMS *Ardent*

El día 21 de mayo de 1982 y desde tempranas horas, la *Ardent*, al comando del Capitán de Fragata Alan West, se encontraba en el sur de la bahía Ruiz Puente, en el canal de San Carlos, actuando en apoyo al desembarco y hostigando la zona del aeródromo Condor de la Fuerza Aérea en la Pradera del Ganso.

Esta unidad fue atacada y hundida por la aviación argentina en el transcurso del día.

El Capitán de Navío VGM (R) Rodolfo A. Castro Fox egresó en 1962 como Guardiamarina Piloto Aviador Naval; orientado en Caza y Ataque y capacitado como Señalero de Portaaviones e Instructor de vuelo.

Operó desde los portaaviones (ARA Independencia y ARA 25 de Mayo) durante más de 10 años y se desempeñó otros tantos como profesor de vuelo, donde llegó a ejercer la dirección de la Escuela de Aviación Naval. Recibió los premios *Corresponsales Navales* y *Diario La Capital de Rosario* por su actuación como piloto de portaaviones y en ejercitaciones de tiro aéreo respectivamente.

Fue comandante de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque; de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque; de la Escuadra Aeronaval N° 1 y de la Fuerza Aeronaval N° 2. Ejerció la jefatura de la Base Aeronaval Comandante Espora.

Realizó diversos cursos en el país y en el exterior, participando en el traslado en vuelo desde los EE.UU. y desde el Brasil de aeronaves para la Armada. Por su actuación en el conflicto Malvinas fue acreedor a la distinción Honor al Valor en Combate y la condecoración La Nación Argentina al Valor en Combate por: “...participar en condiciones físicas disminuidas a causa de un accidente de aviación anterior, dando permanente ejemplo a sus subordinados”.

Asimismo, recibió la medalla del Congreso Nacional a los Combatientes.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 817

Mayo/agosto de 2007

Recibido: 12.2.2007



El 3-A-305 durante un catapultaje desde el portaaviones 25 de Mayo. Abril 1982.

Foto de página anterior:
Pilotos que intervinieron en las acciones, tomada el 20 de mayo de 1982 en la Base Aeronaval Almirante Hérmes Quijada, Río Grande.
(Foto CN Alberto J. Philippi).
De pie, de izquierda a derecha, TN Roberto Sylvester, TN Carlos Lecour, TN Carlos Oliveira, CC Carlos Zubizarreta, TN José Arca, CC Rodolfo Castro Fox, TN Benito Rótolo y TN Marco Benítez. En cuclillas, desde la izquierda, TC Félix Médici, TF Marcelo Márquez, TF Alejandro Olmedo y CC Alberto Philippi. Al día siguiente moría en combate el TF Márquez y eran derribados el CC Philippi y el TN Arca. Tres días después fallecía el CC Zubizarreta, al regreso de una misión de combate.

Desde la Base Aeronaval Almirante Quijada, en Río Grande, y en la segunda salida de ataques de ese día, a 1410 hs despegó la primera sección de tres aeronaves SkyHawk A4-Q armadas con cuatro bombas MK-82 (500 libras) con cola retardada para lanzamiento en reguero a baja altura. El intervalómetro instalado en el lanzador múltiple estaba graduado para que a la velocidad del ataque (450 nts) las bombas cayeran distanciadas unos 40 metros entre ellas, otorgando una alta probabilidad de impacto.

La primera sección estaba tripulada por los entonces Capitán de Corbeta Alberto J. Philippi, Teniente de Navío José C. Arca y el Teniente de Fragata Marcelo G. Márquez.

La segunda sección, igualmente artillada, la tripulaban los entonces Tenientes de Navío Benito I. Rotolo, Roberto G. Sylvester y Carlos Lecour. Esta sección despegó 15 minutos más tarde por la demora habida en la reparación de las fallas encontradas durante los vuelos de esa mañana.

La primera sección atacó con un arrumbamiento este-oeste a una fragata tipo 21, dentro de la bahía Ruiz Puente, y al menos dos impactos sobre la estructura en popa fueron observados. En el posterior escape fueron interceptados por una patrulla de combate de aviones Sea Harrier que derribaron con un misil Sidewinder al Cap. Philippi y con cañones de 30 mm causaron la explosión del avión del Tte. Márquez y averías en el del Tte. Arca.

El líder de la sección logró eyectar, cayendo en paracaídas a las aguas del estrecho San Carlos y luego de nadar a la costa, sobrevivió cuatro días en la isla Soledad hasta ser rescatado.

El Tte. Márquez murió en combate y el Tte. Arca logró llegar a Puerto Argentino en donde debió abandonar su avión por no estar el mismo en condiciones para poder aterrizar. Fue rescatado por un helicóptero del Ejército Argentino desde las aguas de la bahía minada; para ello, la aeronave, por carecer de guinche, debió hundir un "ski" en el agua en una arriesgada maniobra.

La segunda sección, que escuchó las comunicaciones del vuelo anterior y sus resultados, atacó también en la bahía de Ruiz Puente y con un arrumbamiento general este-oeste a una fragata tipo 21. El líder horquilló sus cuatro bombas en el blanco, sin observarse impactos directos; el Tte. Lecour lanzó tres bombas, una de las cuales pegó muy cerca de la banda de



Fragata Tipo 21 HMS Ardent con incendio descontrolado en popa, luego de los ataques del 21 de mayo, en el Estrecho de San Carlos.

estribor “envolviendo al buque con una nube negra de humo y esquirlas” (del informe al regreso de misión), mientras que las cuatro bombas del numeral tres no fueron observadas en sus resultados, dado que luego del ataque los otros aviones recibían fuego antiaéreo de las otras unidades de superficie que se encontraban en el canal y efectuaban maniobras evasivas.

Los tres aviones regresaron a la Base en Río Grande con algunos impactos de esquirlas en sus fuselajes.

Si bien la difusión del único hundimiento en ese día sufrido por la “Task Force” fue casi inmediato a través de los medios de comunicación británicos, los pormenores de los ataques recién se conocieron en julio de ese año, mediante las primeras declaraciones del comandante del buque al *Navy News* de regreso a su país.

Durante la primavera de 1982, el escritor norteamericano Jeffrey Ethell recorrió las bases aéreas y aeronavales de nuestro país, manteniendo entrevistas con los pilotos involucrados en las acciones aéreas, y junto al escritor inglés Alfred Price, que investigó en el Reino Unido, publicaron *Air War South Atlantic* en 1983.

Con respecto a la pérdida de la *Ardent*, estos escritores concluyeron que se debió a las averías provocadas por el impacto de una bomba de 1.000 libras durante un ataque de aviones *Dagger* del Grupo 6 en bahía Ruiz Puente (a 2.30 p.m.) y que posteriormente sufrió daños más graves durante un ataque de *SkyHawks* del Grupo 5 (a 2.45 p.m.) y luego más serios daños, durante un ataque de *SkyHawks* (a 3.01 p.m.) de la Tercera Escuadrilla Aeronaval. El buque posteriormente fue abandonado y hundido.

Con estos antecedentes, es asumido este último ataque de aviones A4 como el efectuado por la primera sección y no quedaba claro qué fragata había atacado la segunda sección; tal es así que en el libro *Exocet* de Emilio Villarino (1983) se manifiestan estas dudas entre los entrevistados intervinientes en esa acción.

Durante los años posteriores, en base a lo publicado e investigado sobre las declaraciones de los distintos actores involucrados en las acciones, horarios de los ataques, tipos de lanzamientos efectuados, presencia de unidades navales y aéreas en la zona, características de las aeronaves A4 participantes (los navales mantuvieron su color gris claro hasta el 24 de mayo, y a partir de esa fecha se pintaron con esquemas para ataques sobre terreno) y las posiciones relativas de las unidades, se llegó a la certeza casi total de que los ataques realizados por ambos grupos de *SkyHawks* con 16 minutos de separación eran los correspondientes a la primera y segunda secciones de A4-Q de la Armada.

En el *BCN* N° 752/753 (enero-junio de 1988) se publicó la carta al Director que envié actuali-



Carga de bombas en la estación central del 3-A-301. Portaaviones 25 de Mayo en navegación, fines de abril de 1982. (Foto CN Alberto Philippi).

Más tarde fue publicado en 1992 la *Historia de la Aviación Naval Argentina*, Tomo III, donde en el capítulo 43 se menciona este hecho aunque sólo como una posibilidad.

En esta muy completa obra del Contraalmirante Héctor Martini, también se incluyeron otras actualizaciones que investigaciones posteriores al conflicto habían recogido.

Durante los años siguientes, artículos publicados en revistas especializadas mencionaron el ataque de ambas secciones como el golpe final a la *Ardent*, y así también las efemérides navales al referirse a estos hechos expresan que las dos secciones “ [...] atacan unidades de superficie británicas en el Estrecho de San Carlos-Hunden la fragata HMS *Ardent* [...] ”, dejando algunas dudas al considerar varias unidades.

Rescate de tripulantes de la *Ardent*, 21 de mayo de 1982, San Carlos.



En diciembre de 2001, los integrantes de la segunda sección y algunos testigos pudieron escuchar el relato detallado de los ataques recibidos en boca de quien fuera el Comandante del buque, el futuro Lord del Almirantazgo Británico, Almirante Alan West.

En esta reunión, acerca de la cual se publicó recientemente en la revista *Defensa y Seguridad* N° 30 de marzo-abril de 2006, fue categóricamente confirmado que el hundimiento de la *Ardent* se debió al ataque de ambas secciones aeronavales.

La Armada en octubre de 2006 ha reconocido, mediante una Resolución, a los seis pilotos que integraban las dos secciones, como los autores de los ataques cuyos impactos de bombas provocaron averías e incendios en la fragata que motivaron el abandono y posterior hundimiento de la misma, quedando sentado los contenidos de la Resolución en los registros del Fondo Histórico Acciones Bélicas Islas Malvinas.



El Vicealmirante Benito I. Rótolo con el Almirante Alan West, en su visita oficial en Buenos Aires, 3 de diciembre de 2003, a bordo de la corbeta ARA Uruguay.

CASO II: Destructor tipo County

El día 23 de mayo de 1982, durante un ataque que lideré sobre las unidades navales enemigas presentes en la bahía de San Carlos, realicé mi lanzamiento de cuatro bombas MK-82 sobre una nave de gran tamaño que estaba semioculta por las elevaciones del terreno en el sector norte de la bahía.



El autor de la nota, en momentos previos a cumplir una misión sobre las Islas Malvinas. Río Grande, mayo de 1982.

Inicialmente atacaba a una fragata tipo 21 que se encontraba en el medio del estuario, pero cambié de blanco durante la corrida al apreciar el mismo como más redituable. Próximo al lanzamiento, debí efectuar una maniobra brusca de giro para evitar un misil Sea Cat lanzado desde la proa del buque. Ésta afectó mi puntería en la parte final, y el lanzamiento de las bombas fue sobrepasando el blanco, siendo larga mi salva.

Ya de regreso de la misión, no pude identificar el blanco que durante unos pocos segundos había visto y aprecié que su gran puente y elevada proa podían corresponderse con un destructor del tipo County, además de poseer lanzadores de misil Sea Cat en la proa.

Con el tiempo, esta primera aproximación fue descartada, pues el único destructor de ese tipo (HMS *Antrim*) había zarpado durante la noche.

Sin embargo, en los escritos se continuó con el ataque a un buque de este tipo, y hasta la probable avería al mismo.

Fue recién en el año 1987 que, con los datos extraídos del libro de David Brown ya mencionado, pude reconocer al buque que atacé sin éxito ese día: el de asalto anfibio HMS *Intrepid*, cuyo sistema de lanzamiento de misiles Sea Cat no me derribó, pero evitó que mis bombas fueran lanzadas con precisión.

Desde entonces he mencionado este hecho en todos mis escritos y el libro *Historia de la Aviación Naval*, Tomo III, en el capítulo 42 lo actualiza, pero en las estadísticas del capítulo 68 sigue figurando el destructor tipo County, lo mismo que en las efemérides navales.

CASO III: Fragata tipo 21 HMS *Antelope*

Éste es el caso más complejo, en donde existen informaciones contrapuestas y por el cual sostuvimos un intercambio epistolar con fuertes argumentos con el entonces Capitán Pablo Carballo, el aguerrido y exitoso piloto de A4-B de nuestra Fuerza Aérea, y que el día 23 de mayo lideró el ataque sobre unidades navales enemigas en la bahía de San Carlos minutos antes del nuestro.



Fragata Tipo 21 HMS Antelope hundiéndose en Bahía San Carlos -24 de mayo de 1982- a consecuencia de los ataques aéreos recibidos el día anterior.

Al igual que nuestra misión, la escuadrilla de aviones SkyHawk de la Fuerza Aérea había reabastecido combustible en vuelo desde dos KC-130, antecediéndonos en el pasaje sobre los blancos, y de ellos escuchamos, por la frecuencia de enlace con el retransmisor de comunicaciones, el resultado del ataque: un avión había sido derribado, otro estaba averiado y quien se comunicaba nos dio en general la situación de los blancos.

Luego de sobrepasar los montes de la costa oeste de la isla Gran Malvina, que nos protegían de la detección temprana radar en nuestro vuelo muy rasante, el primer buque que divisé fue una fragata tipo 21 que navegaba en medio de la bahía con un helicóptero en su popa, y puse rumbo hacia ella. Las siete millas que nos separaban representaban un minuto de vuelo a

los 450 nudos de la aproximación. Fue casi terminando el cruce del canal cuando vi al blanco que era más redituable y cambié al mismo, como lo menciono en el punto anterior.

El entonces Teniente de Navío Marco Benítez, que me seguía en la formación, continuó la corrida sobre la fragata y lanzó sus bombas sobre la misma, que presentaba su proa y caía hacia estribor. El piloto no escuchó las explosiones de las bombas, algo que es muy notorio.

Luego de ambos ataques aéreos, la *Antelope* tenía dos impactos de bombas sin explotar y después de trasladar a la tripulación a otras unidades, su Comandante, el Capitán de Fragata Nick Tobin, ordenó la desactivación de las mismas.

Diferentes fuentes mencionan que eran dos bombas de 500 libras y otras que eran de 1.000 libras.

Con respecto a la que se encontraba en la unidad de aire acondicionado, sobre las dos salas de motores cercana a la aleta de estribor, no me queda duda de que era la que arrojó el entonces Primer Teniente Luciano Guadagnini, quien murió heroicamente luego del lanzamiento, quizás alcanzado por el fuego antiaéreo que lo lleva a colisionar con el mástil de popa y caer al mar.

En la publicación *Malvinas the Air War* (pág. 431) puede apreciarse una foto de la *Antelope* con el agujero dejado por la bomba al entrar por estribor y el mástil roto.

La segunda bomba que impactó al buque penetró sobre la amura de babor, antes del puente y se alojó en la camareta de suboficiales.

En el libro *Nuestra Guerra por Malvinas*, de Geoffrey Underwood, se transcriben declaraciones del comandante del buque, que expresa con respecto al primer ataque de dos aviones: “[...] una bomba pasó entre el mástil principal y el posterior y la otra impactó en el buque hacia popa sobre la banda de estribor [...]”, “[...] el avión fue alcanzado [...] chocó con el mástil principal y se desintegró en una gran bola de fuego, esparciendo pedazos a unas 100 yardas del buque”. Luego fueron atacados por otros dos aviones “[...] abrimos fuego con el cañón de 4,5 pulgadas y con el Sea Cat, los dos aviones giraron y un misil alcanzó a uno de ellos sobre la colina. Fuimos entonces nuevamente atacados por nuestra banda de babor y una bomba penetró en el buque adelante, cerca de los camarotes de suboficiales”.

Dos expertos en explosivos, el WO. Phillips y el Sgto. Jim Prescott, fueron embarcados para desarmar las bombas. “Ellos estaban seguros de que podían hacer el trabajo –dijo el Cdr. Tobin–. Comenzaron con la bomba de popa, porque dijeron que habían tratado con una similar en otro buque [...] luego de varios intentos para desactivar la bomba, utilizando diversos métodos, explotó [...]”.

El posterior incendio hizo estallar compartimientos de misiles y luego de más explosiones se quebró el casco y se hundió con la popa y la proa asomadas en el agua en forma de “V”.

Este relato confirmaría que las bombas eran diferentes. Al encarar los expertos en explosivos el desarme de una que ya conocían (la Fuerza Aérea utilizaba bombas de origen inglés de 1.000 libras, y por razones del espoleteado, con retardos grandes por ser bombas lisas al ser lanzadas en vuelos rasantes, muchas de ellas no explotaron el 21 de mayo) y que la de proa sería la lanzada por el Tte. Benítez.

También indicaría que el origen de la primera explosión sería durante el intento de desactivar la bomba lanzada por el Capitán (P.M.) Luciano Guadagnini. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Boletín del Centro Naval Nos. 734, 752/753 y 764.
- *Air War South Atlantic*. J. Ethell y A. Price-Sidgwick & Jackson (1983).
- *Exocet*. Emilio Villarino- Ed. Siete Dias (1983)
- *Malvinas the Air War*. R. Burdien y otros. *Arms & Armour* (1986).
- *The Royal Navy and the Malvinas War*. David Brown-Leo Cooper (1987).
- *The Fight for the Malvinas*. Martin Middlebrook (1989).
- *Our Malvinas War*. Geoffrey Underwood.
- *Historia de la Aviación Naval. Tomo III*. CL Héctor Martini-Sec. Gen. Nav. (1992).
- *Probado en combate*. Bgd. Pio Matassi - Bib. Nac. Aer. (1995).
- *No vencidos*. CL Horacio Mayorga. Planeta (1998).
- *Yo fui piloto aviador naval*. CN Rodolfo Castro Fox. *Serie Aeronaval* (2002).
- *Revista Mach 1*. Nros. 08, 36, 59, 60 y 62.
- *Revista Defensa y Seguridad* Nros. 25 y 30.
- *Serie Aeronaval N° 11*, Jorge Núñez Padín.
- *Diarios nacionales y extranjeros; artículos varios en revistas especializadas y correspondencia personal*.