



ATAQUE AL HMS “GLAMORGAN”, 12 DE JUNIO DE 1982

Erwin Frederick Rivadeneira*

- Introducción.

Las 06:37 horas¹ del 12 de junio de 1982 el destino hizo coincidir en un mismo punto del Atlántico Sur, las Islas Falkland o Malvinas, a dos unidades en bandos opuestos: una improvisada batería argentina de misiles antibuque Exocet MM-38 lanzados desde tierra al mando del Capitán de Fragata Julio Marcelo Pérez, y el destructor británico clase County HMS “Glamorgan” al mando del Capitán de Navío Michael E. Barrow.

A esa hora la fortuna cambió para los hombres de la autodenominada ITB (Instalación de Tiro Berreta²), quienes después de varios intentos fallidos pudieron por fin poner un misil Exocet correctamente en el aire y hacerlo impactar un buque británico en el límite del alcance de su batería. Por otra parte, ese impacto marcaba el final de la buena fortuna del HMS “Glamorgan” que después de más de 40 días en el área de operaciones y de cumplir varias misiones exitosas sin sufrir bajas, recibía un impacto directo de un Exocet que hasta ese entonces había destruido a los dos buques anteriormente impactados por el arma, el destructor HMS “Sheffield” y el carguero “Atlantic Conveyor”. ¿Correría la misma suerte el HMS “Glamorgan”?

Este artículo busca contar la historia de la batería argentina y del destructor británico, dos grupos de combatientes de muy distintas características pero muy

similares en cuanto a su abnegación y profesionalismo, que hicieron todo lo posible para apoyar el esfuerzo de guerra de sus respectivos países que luchaban por la posesión de las islas.

- El HMS “Glamorgan” y la guerra de las Falkland.

El HMS “Glamorgan”, destructor tipo County de 6200 toneladas formaba parte de la Fuerza de Tarea Británica que tenía la misión de reconquistar las Islas Falkland o Malvinas invadidas por Argentina el 2 de abril de 1982. Su dotación estaba al mando del Capitán de Navío Mike E. Barrow. Su armamento principal consistía en dos cañones de 4.5 pulgadas, cuatro misiles antibuque Exocet MM-38 y misiles antiaéreos de alcance medio Sea Slug y de corto alcance Sea Cat. El Sea Slug, aunque antiguo, convertía el buque en un elemento importante como escolta en la Fuerza de Tarea, peligrosamente escasa de unidades con misiles antiaéreos de mediano alcance, dada la magnitud de la amenaza representada por la Fuerza Aérea y Aviación Naval Argentinas.

El día 1 de mayo se iniciaron las acciones bélicas en las Islas, el HMS “Glamorgan” se mantuvo en su puesto de escolta del Grupo de Batalla de la Fuerza de Tarea hasta que se le ordenó acercarse a Port Stanley para emplear sus cañones de 4.5” como fuego de apoyo naval, acompañado de las fragatas HMS “Arrow” y HMS “Alacrity”.

* Capitán de Corbeta, G.ELN.

1. Hora de Greenwich empleada por los británicos, los argentinos empleaban su hora continental -3, es decir las 03:37 horas.

2. Berreta: Adjetivo coloquial argentino que significa poco refinado o de mala calidad.

Para la Fuerza Aérea Argentina era casi imposible atacar un buque en algún punto desconocido en la inmensidad del mar, pero con el "*Glamorgan*" y las dos fragatas, claramente visibles para los defensores de Puerto Argentino (Port Stanley) la posición era conocida. A las 19:40 horas cuatro aviones Mirage 5 Dagger efectuaron un ataque con bombas de 500 libras a los buques británicos. Dos de ellas impactaron a corta distancia del destructor, causando leves daños en la obra viva.

Analizada la vulnerabilidad que presentó el "*Glamorgan*" y las dos fragatas ante ataques aéreos, se decidió evitar o disminuir al máximo que los buques efectuaran bombardeo naval a la luz del día, por lo que los bombardeos deberían ser ejecutados en horas de oscuridad.

El HMS "*Glamorgan*" regresó a completar la tarea en horas nocturnas. El destructor y varias fragatas noche tras noche dejaban su puesto de escolta de los portaaviones y se dirigían a los alrededores de Port Stanley y otros puntos de la costa a efectuar bombardeos nocturnos, que si bien, no eran muy precisos, contribuían a mantener despiertos a los defensores, debilitando la moral. Los defensores solo podían protegerse de los proyectiles ingleses porque después de probar con artillería terrestre de 105 y 155 mm, se dieron cuenta que poco podían hacer en forma efectiva para contrarrestar esa amenaza.

- El misil antibuque Exocet y el nacimiento de la ITB.

El 4 de mayo hizo su estreno en esta guerra el misil Exocet, en su versión aire-superficie AM-39, cuando dos Súper Etendard de la Aviación Naval Argentina dejaron fuera de combate al destructor antiaéreo tipo 42 HMS "*Sheffield*". La flota británica confirmaba de la peor manera la operatividad de dicho misil en los aviones navales argentinos, hasta ese entonces

puesta en duda por la inteligencia británica debido a que los ingenieros y técnicos franceses se habían retirado antes de terminar los trabajos de instalación y validación del misil en el Súper Etendard.

A mediados de mayo, el Capitán de Fragata Julio M. Pérez, ingeniero electromecánico con orientación en electrónica y un postgrado en ingeniería aeroespacial, además de gran experiencia en el sistema de misiles Exocet, fue llamado a la oficina del Contraalmirante Walter Allara, Comandante de la Flota de Mar, y sin mayores rodeos se le preguntó si era factible desmontar los misiles y la instalación de tiro de Exocet de un buque de la FLOMAR (Flota de Mar Argentina) para llevarla a Malvinas y emplearla desde tierra para terminar con el incesante bombardeo nocturno. El Comandante Pérez contestó que dado el poco tiempo disponible, no podía desmontar el sistema completo de un



buque, aunque haría lo posible a través de una instalación improvisada, sin asegurar el éxito.

Con el apoyo del Arsenal de Puerto Belgrano y de los técnicos Antonio Shugt y José Luis Torelli, el Comandante Pérez pudo crear lo que denominaron "cajas", computadores caseros que simulaban una instalación de tiro de Exocet y se montaron dos lanzadores de misiles MM-38 sobre un remolque y todas las "cajas" y el generador eléctrico sobre otro remolque. Había nacido la ITB.

Mientras eso sucedía, el HMS "*Glamorgan*" participó en una misión especial, el ataque a la Isla Pebble o de Borbón, efectuando un bombardeo naval de diversión mientras Fuerzas Especiales británicas destruían a 14 aviones argentinos en el aeródromo denominado Calderón, con lo que la amenaza que éstos representaban para el desembarco quedaba neutralizada. Otra misión completada con éxito.

El 21 de mayo se produjo el desembarco británico en San Carlos, los terribles combates aeronavales en el Estrecho de San Carlos conocido por los ingleses como el "Callejón de las Bombas" y por los argentinos como el "Callejón de la Muerte" y posteriormente el lento y fatigoso avance de las unidades del Ejército Británico y de la Infantería de Marina Real, el cual no pudo ser apoyado con la suficiente cantidad de helicópteros debido a la destrucción de varios de ellos el día 25 de mayo a bordo del carguero "*Atlantic Conveyor*", destruido por misiles Exocet AM-39 lanzados por Súper Etendard de la Aviación Naval Argentina. Sin embargo, el cerco sobre Port Stanley se iba estrechando cada vez más.

La madrugada del 30 de mayo el HMS "*Glamorgan*" efectuó tiro de bombardeo sobre el sector del aeropuerto, sin embargo, esta vez los defensores no hicieron la tarea fácil, efectuando numerosos disparos desde baterías en la costa, algunos tiros cayeron incluso a 200 yardas del buque.

Durante la tarde del mismo día, la dotación del "*Glamorgan*" tuvo un aviso de lo que vendría. Uno de los escoltas interceptó una emisión de radar de Súper Etendard, lo que solo podía significar que había uno o dos misiles Exocet en el aire, por lo que las unidades efectuaron las maniobras pre-planeadas ante dicha eventualidad, además otros buques señalaban la participación de aviones de ataque junto a él o los misiles. El "*Glamorgan*" no pudo detectar misiles ni aviones enemigos, pero sí avistó lo que parecía ser una estela de misil, avistamiento confirmado por un helicóptero Lynx. Sin tener total certeza de lo que estaba ocurriendo y aunque el misil aparentemente no iba dirigido al buque, se tomó la decisión de ordenar prepararse para el impacto y afirmarse, "*brace, brace, brace*," aunque después de una tensa espera nada sucedió. Aparentemente el misil no se había enganchado en el buque y había pasado a varias millas de distancia. Por su parte, el destructor HMS "*Exeter*" informó haber derribado dos aviones y que el

ataque con el Exocet no había sido exitoso. En una de las polémicas de la guerra, los argentinos informaron haber impactado al portaaviones HMS "*Invincible*".

Lo que sí estaba claro era que la Armada argentina había utilizado su último misil Exocet AM-39 y la Flota no había vuelto a aparecer, por lo que la amenaza de los Exocet MM-38 también podría ser descartada... ¿O tal vez no?

El transporte de la ITB a las islas, un peligroso vuelo nocturno de dos C-130 Hércules, se intentó dos veces sin éxito por la presencia de buques o de Sea Harriers en cercanías del aeropuerto, hasta que resultó en la tercera oportunidad. Una vez en las islas se dio inicio al proceso de instalación y pruebas de la improvisada batería de misiles. Se asignaron unidades de Infantería de Marina al mando de los Tenientes de Fragata Edgardo Rodríguez y Mario Abadal para colaborar con el transporte y empleo del sistema, a la vez de darle protección. También fue asignado un radar de adquisición y vigilancia terrestre RASIT del Ejército, único radar portátil disponible que podía entregar los datos necesarios del blanco. El último punto que decidieron fue la posición de la ITB, que quedó limitada a un par de puntos en el camino pavimentado entre la ciudad y el aeropuerto, debido a que por el peso, los remolques no podían ser puestos fuera del camino.

Con todo listo, incluido un tercer remolque que a su vez transportaba el de los lanzadores y para evitar ser vistos por los pobladores británicos, cada noche se producía una larga y tediosa maniobra para dejar en condiciones de lanzar a la batería, esperando que algún buque enemigo cruzara sobre el estrecho arco de fuego de la batería, a su vez limitado en distancia por los 30.000 metros de alcance del radar RASIT.

El 6 de junio tuvieron la primera oportunidad de lanzar. A las 01:00 horas argentina el radar detectó un buque. Se efectuó el procedimiento de lanzamiento pero el misil simplemente "no salió". Con

el buque enemigo próximo a salir del alcance del radar se apresuraron en lanzar el segundo misil, el cual abandonó el lanzador pero desde un principio se desvió a la derecha y cayó en algún punto no determinado. Con gran frustración el equipo investigó qué podría haber salido mal, determinándose que para el segundo misil no se había esperado el tiempo suficiente para que se descargaran completamente los condensadores de la improvisada batería antes de intentar un nuevo lanzamiento. Con respecto al primero no se pudo establecer una causa en ese momento; pero, y mucho más importante, se había probado que era totalmente factible el lanzamiento de Exocet desde tierra.

El Comandante Pérez solicitó en forma urgente el envío de dos misiles más a las islas, los cuales llegaron días después, con lo que se reanudó el despliegue de la batería en horas nocturnas. Despliegue que también efectuaron al anochecer del 11 de junio.

- El ataque del 12 de junio de 1982.

El "*Glamorgan*" recibió la orden de apoyar con bombardeo naval al Comando 45 de la Infantería de Marina Real en la conquista de los montes Twin Sisters y presentarse en su puesto en la cortina antiaérea del Grupo de Batalla al amanecer. Aunque este tipo de órdenes eran habituales para los buques que efectuaban bombardeos nocturnos, el Comandante Barrow y varios de sus oficiales deben haberse preguntado qué hacer si ambas tareas debían efectuarse en el mismo espacio de tiempo...

A la medianoche, el "*Glamorgan*" junto a las fragatas "*Yarmouth*" y "*Avenger*" se encontraban en estaciones de combate en la línea de tiro al sur de Port Stanley, un track de bombardeo cuidadosamente trazado evitando bajos fondos, algas, un campo minado y una recientemente incorporada área de peligro de misiles basado en la posición estimada de una posible batería de Exocet, listos a recibir órdenes de blancos a batir en apoyo del

avance de las fuerzas terrestres, el que esa noche debía ser decisivo. El primer requerimiento debió ser rechazado por encontrarse fuera del alcance efectivo de los cañones de 4.5"; pero a las 01:24 horas el buque abrió fuego sobre los blancos designados por el Comando 45. Tal era la confianza en la puntería del buque, que la instrucción dada desde tierra era disparar 20 tiros en fuego de efecto, es decir, sin tiros previos de ajuste o calibramiento, lo cual cumplieron con rapidez y precisión, al igual que varios otros llamados durante la noche en la cual el destructor disparó un total de 145 granadas, siempre navegando sobre la línea de tiro, peligrosamente cercana a costa.

Frustrados por las fuerzas desconocidas que hacían que los buques enemigos evitaran constantemente pasar por el reducido arco de fuego de la ITB, los Tenientes IM Rodríguez y Abadal probaron algo que les había servido en el pasado para cambiar su mala suerte y bajo la llovizna, acompañados del Comandante Pérez, bailaron la danza del Uka-Uka (danza india de la lluvia) con la esperanza que apareciera un buque enemigo y se pusiera al alcance de sus Exocet.

Finalmente a las 06:15 horas, el Comando 45 informaba que estaba listo con la conquista de su objetivo, dieron las gracias y que no necesitaban más el apoyo del "*Glamorgan*". Momentos antes, los portaaviones informaban encontrarse 50 millas náuticas al Este de la posición esperada, al menos unas dos horas más lejos para el "*Glamorgan*", lo que sumado al retraso en completar la misión de bombardeo generó un problema de difícil solución. Al cumplir a cabalidad la primera parte de su misión de apoyar al Comando 45, no cumplían a tiempo la segunda parte de ella de incorporarse a la cortina de la Fuerza al amanecer. Evaluadas las alternativas de pasar directamente por la zona de peligro de Exocet para acortar la navegación o dar una vuelta por el sur completamente fuera de ella y llegar

definitivamente muy tarde a reincorporarse al Grupo de Batalla, se decidió una solución de compromiso y caer 30 grados a babor, al rumbo 150°, cuando se estimaba estar en el límite del alcance de la posición del supuesto lanzador argentino de Exocet ubicado probablemente, de acuerdo a la información de inteligencia disponible, en Cape Pembroke (Cabo San Felipe).

Cuando estaban muy cercanos al límite del área de peligro de misiles dibujada en la carta y algo más aliviados porque nada había sucedido con la supuesta batería argentina, hicieron la caída a babor de 30 grados y mantuvieron los 24 nudos de velocidad. Después de todo si hubiesen estado al alcance del Exocet, los argentinos

ya lo habrían lanzado, incluso varios minutos antes, por lo que el Segundo Comandante, Capitán de Fragata Chris Gotto, dispuso pasar a Defence Watches (dos guardias) y mandar a descanso a la mitad de la dotación del buque después de una larga noche en estaciones

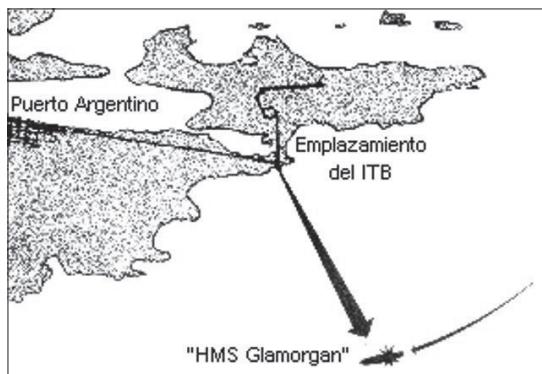
de combate. Lo que los ingleses no sabían era que la verdadera posición del lanzador era unas 3 millas al SSW de lo estimado, en Hookers Point, por lo que aún estaban dentro del alcance del Exocet y se mantendrían en esa situación por algunos minutos.

A las 06:30 horas un contacto apareció cercano al límite del alcance del RASIT. Con el nerviosismo producido por la agitación pero con meticulosidad, pues no cometerían el mismo error del 6 de junio, los argentinos efectuaron el procedimiento de lanzamiento y a las 06:35 horas una gigantesca llamarada marcó el exitoso lanzamiento del misil superficie-superficie, que fue visto alejarse con expectación por el personal de la batería y por muchos soldados de ambos bandos que combatían en el área. Dos minutos después una gran explosión en el mar fue

vista incluso desde lugares tan alejados como Darwin y Goose Green, causando júbilo en los defensores argentinos y una gran preocupación entre las fuerzas británicas.

A bordo del "*Glamorgan*", en el complicado momento de relevos de guardia y entrega de novedades, algunos tripulantes pudieron ver otra explosión, de tantas de aquella noche, en tierra. Posiblemente un depósito de municiones que estallaba, sin embargo, desde esa misma dirección apareció un punto brillante que se acercaba rápidamente... En el puente, el Oficial de Navegación, Capitán de Corbeta Ian Inskip, observando la pantalla del radar táctico 992 vio un contacto débil al 020° y 8 millas que lo sobresaltó, se alivió al pensar en

un eco falso porque el punto desapareció en el siguiente barrido, pero volvió a aparecer al próximo y mucho más cerca. De acuerdo a su información y consultado también con la CIC, directamente con el PWO Teniente Greg Gilchrist, no había aviones ni



helicópteros volando, por lo que debía ser un Exocet... tampoco había una interceptación del radar del misil por parte de los operadores de guerra electrónica que hubiese confirmado o alertado antes de la presencia del temido misil.

La CIC intentó lanzar chaff, pero éstos se encontraban descargados o no disponibles, el blanco hostil se encontraba muy cerca para lanzar Sea Slug, aproximando por la aleta de babor, fuera del arco de fuego de los cañones de 4.5", por lo que solo quedaba lanzar el misil de corto alcance Sea Cat.

El puente por su parte ejecutó la maniobra antimisil dispuesta, consistente en presentar la popa del buque de manera que el misil impactara abierto 10 grados en un ángulo que se esperaba fuera lo suficientemente abierto (lejos de la perpendicular) al casco de

manera que el Exocet rebotara, no estallara o al menos lo hiciera fuera del buque. Para efectuar esta maniobra el destructor debía caer rápidamente por estribor hasta el rumbo 190°. El Capitán Inskip dio la orden al timonel "estribor 30 grados", sin embargo el timonel repitió "babor 30 grados" y comenzó a girar el timón a babor, ¡NO a estribor! fue el inmediato grito del Oficial de Navegación y el timonel cambió la caña, pero se perdieron valiosos segundos para iniciar la caída. Por la mente del Capitán Inskip pasaba la pregunta ¿en qué momento exacto se debía detener la caída para quedar exactamente con la proa al 190°? Detenerla muy rápido implicaría que el buque terminaría la maniobra muy lentamente y el misil podría impactar con un mejor ángulo para que estallara su cabeza de combate, detenerla muy lento podría producir pasar de largo del rumbo 190° y presentarle directamente la popa al misil que podría entrar directamente y hacer estallar los misiles Sea Slug presentes en la gigantesca santabárbara de este tipo de destructor. Con toda su concentración en el repetidor del girocompás dio la orden cuando le pareció de acuerdo a su experiencia que era más apropiado...

En ese momento la CIC jugó su única carta disponible y se lanzó un Sea Cat desde el lanzador de babor. Sin embargo, era demasiado tarde... el pequeño misil superficie-aire salió correctamente y pasó a muy poca distancia del Exocet, pero no había volado la distancia suficiente para que su espoleta se activara. No había nada más que hacer ... el impacto era inminente.

No obstante haberse entrenado innumerables veces, nadie, ni el Puente ni en la CIC dio el aviso de "Brace, brace, brace", por lo que casi la mitad de la dotación no supo del misil hasta sentir el impacto en el buque. Es probable que algunas vidas se pudieran haber salvado de haberse dado ese aviso a tiempo.

El Exocet impactó por la aleta de babor, a la altura del hangar. Como el destructor se encontraba todavía ejecutando una caída

muy cerrada a estribor, presentaba una fuerte escora a babor, con lo que el impacto fue en la cubierta y no en el casco. Tal como los ingleses pensaban al ejecutar la maniobra antimisil, el MM-38 rebotó hacia arriba y gran parte de la fuerza de la explosión se perdió en el aire y aun cuando rompió la cubierta, esparciendo parte de su combustible y otros restos al interior, el misil hubiera caído al agua por la otra banda de no haberse encontrado con el hangar y un helicóptero Wessex cargado de combustible.

En segundos, un gigantesco incendio se inició en el hangar con llamas de más de 30 metros de altura, otro un poco menor en la cocina y comedores, el lanzador de Sea Cat de babor había desaparecido, las turbinas a gas aspiraron directamente las llamas y el humo del incendio del hangar y se apagaron, así como tres de los cinco generadores, los tubos lanzatorpedos de babor, el director de Sea Cat de la misma banda, la sala de transmisores de Sea Cat y varias antenas sufrieron graves daños a causa de esquirlas, además, numerosos cables y cañerías se rompieron o fracturaron.



Impacto de Exocet en la banda de babor del HMS "Glamorgan".

La fragata HMS "Yarmouth" en cercanías del destructor presencié el impacto del Exocet en el "Glamorgan" y el personal del puente por largos segundos pensó lo peor. Tal fue la cantidad de llamas y humo generado que el destructor desapareció, una nueva tragedia al estilo de los cruceros de batalla de la Primera y Segunda Guerra Mundial, sin embargo, segundos después la silueta característica del destructor clase County emergió de la nube de humo causando gran alivio en la "Yarmouth".

Rápidamente las partidas de control de averías iniciaron un ataque agresivo a los incendios y la evaluación de la gravedad de la situación. Varios miembros de las partidas de incendio tuvieron que continuar combatiendo las llamas, dejando a un lado a sus compañeros heridos, pero era la decisión correcta, era el momento de priorizar el material sobre el personal, posteriormente otras partidas rescatarían a los heridos y buscarían personal perdido. El incendio en la cocina pudo ser extinguido a los pocos minutos, pero el del hangar claramente iba a necesitar mucho más tiempo.

Aunque los misiles Sea Slug y Sea Cat estaban de baja, todavía los aviones podían ser enfrentados con el montaje de 4.5" que también podía batir blancos de superficie. Los cuatro misiles Exocet del buque y el radar táctico 992 estaban intactos con lo que se podía combatir a los buques enemigos. Por último, el sonar y los tubos lanzatorpedos de estribor estaban operativos, por lo que a pesar de los daños recibidos el destructor todavía estaba en condiciones de combatir.

Unos diez minutos más tarde el combate del incendio del hangar presentaba progresos, pero simultáneamente otro problema, potencialmente muy grave, se estaba produciendo. El agua empleada para apagar el incendio de la cocina y comedores, sumado al agua que caía por el agujero en la cubierta principal producto del combate al incendio del hangar, las fisuras en el ramal de incendio y la inundación de la santabárbara del Sea Slug, producto de la activación automática de sus sistema contra incendios, habían producido inundaciones en varias cubiertas que generaban una escora de 12 grados con tendencia a aumentar, creando una situación crítica de estabilidad.

Los conocimientos y el entrenamiento de la dotación permitieron controlar la escora, moviendo líquidos de los estanques,

instalando mamparos portátiles y achicando con bombas fijas y sumergibles, sin dejar de atacar el incendio del hangar, el cual pudo ser controlado a las 07:20 horas y totalmente extinguido recién a las 10:54 horas.

A esa hora la emergencia estaba superada y el buque aunque tenía varios sistemas averiados, estaba en condiciones de combatir. Finalmente el destructor se retiró a 25 nudos al área logística denominada TRALA (Tug Repairs And Logistics Area) 200 millas al Este de las islas, escoltado por un par de Sea Harriers. Al atardecer se efectuó una solemne ceremonia en memoria de los 13 fallecidos, ocho en el hangar y cinco en la cocina, cuyos cuerpos fueron lanzados al mar. Otras 14 personas de la dotación quedaron con heridas de diversa consideración.



El personal de la ITB celebró su éxito y se preparó para intentar repetirlo la noche siguiente, sin embargo la grúa que montaba los misiles se averió y no pudo ser reparada por lo que quedó fuera de servicio. De todos modos los buques ingleses no se acercaron a costa en la posición de la ITB. Al día siguiente Argentina firmaba la rendición.

Los británicos capturaron la batería (que su dotación, previas consultas, no quiso destruir) y quedaron sorprendidos por la capacidad e ingenio de los argentinos. Tal vez les sirvió de inspiración para crear una batería terrestre antibuque, basada en el misil MM-38 pero mejorada con otros sistemas, la cual fue ubicada en el Estrecho de Gibraltar, siendo posteriormente vendida a Chile.

Por su parte, el HMS "Glamorgan" fue completamente reparado y continuó prestando servicios en la Marina Real Británica otros cuatro años. En 1986 fue vendido a Chile, sirviendo en nuestra Armada por 12 años con el nombre de "Almirante Latorre".

- Conclusiones.

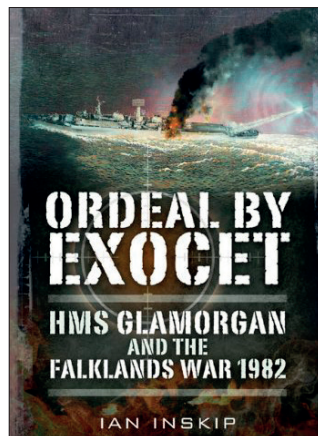
En este artículo recordamos la historia de estos dos grupos de combatientes que coincidieron trágicamente en el Atlántico Sur. Ambos demostraron su esfuerzo, profesionalismo y abnegación para superar todas las dificultades y cumplir sus respectivas misiones: lanzar exitosamente un misil Exocet desde tierra a los buques que bombardeaban posiciones argentinas por un lado, y por el otro sobrevivir a un ataque de este misil habiendo cumplido previamente la misión de bombardeo naval en apoyo al decisivo avance de las fuerzas terrestres británicas.

Aunque no cambiaron el curso de la guerra, ambos consiguieron logros inéditos y de cierta manera "derrotaron" al Exocet: Para el Comandante Pérez y

sus hombres, lanzar un misil desde una improvisada batería terrestre diseñada, fabricada y montada por ellos; y para la dotación del Comandante Barrow, ser el primer buque en sobrevivir a un impacto directo de Exocet.

Sin embargo, el ataque tuvo también un costo humano que no debemos olvidar, 13 marinos británicos no volverían a su país.

Por último, no debemos dejar de mencionar la cercanía como marinos chilenos, al operar el DLG "Almirante Latorre" (ex "Glamorgan"), de los hechos de la noche del 12 de junio de 1982 y la lección de profesionalismo, entrega y sacrificio que nos mostraron tanto la dotación del HMS "Glamorgan" como los hombres de la batería argentina.



BIBLIOGRAFÍA

1. "Operación Uka-Uka". Julio M. Pérez, Boletín del Centro Naval Número 820. Abril-Junio 2008.
2. "Ordeal by Exocet: HMS "Glamorgan" and the Falklands War" Ian Inskip, Chatam Publishing 2002.
3. "One Hundred Days: Memoirs of the Falklands Battle Group Commander". Sandy Woodward and Patrick Robinson, 1992.
4. "No Vencidos" Horacio Mayorga y Jorge Errecaborde, Editorial Planeta, Buenos Aires, 1998.
5. Sitio web HMS "Glamorgan" Falklands 1982, www.hmsglamorgan.co.uk, acceso el 10-11-2012.