



A4-B “Skyhawk” C-222 “El Tordillo” El Halcón de Malvinas

Ariel Hernan Pérez
Para Flight Simulator Argentina
www.FLIGHTSIMULATORARG.com.ar

El Douglas A4-B C-222 fue a combate como un avión sin pintar, fácil de identificar desde tierra y en medio del apuro del conflicto. Las escapadas “milagrosas” entre las defensas antiaéreas, enseguida dieron lugar a que pilotos y mecánicos tejieran a su alrededor gran afecto y suposiciones jocosas sobre sus cualidades casi mágicas. Sin lugar a dudas, fue el A-4B Skyhawk más popular del V Grupo Aéreo de los Halcones de Villa Reynolds.



Contexto Histórico

El 30 de abril de 1982 el grueso de la Fuerza de Tareas inglesa se encontraba agrupada en una zona situada a unos 400 km. al NE de Puerto Argentino. A bordo del buque insignia de la flota, el HMS Hermes, se hallaba su comandante, el Vicealmirante Sandy Woodward. Tenía órdenes expresas de iniciar el ataque al día siguiente a fin de cumplir la Operación Corporate, que consistía en la recuperación de la Islas Malvinas, ocupadas casi 12.000 defensores argentinos dispuestos a defender el territorio nacional.



Corrida de tiro desde la mira de un avion argentino. Probablemente un IAI Daöer

Así, el 1° de mayo, las fuerzas británicas tenían la intención de desembarcar en las Islas y presionar la rendición de las tropas argentinas. Para lograr este objetivo, a las 04:40 hs. de ese día comenzaron a bombardear con aviones Vulcan y Sea Harrier los dos aeródromos militares establecidos en Puerto Argentino y Puerto Darwin, respectivamente. Ya decididas a intentar su desembarco, las fuerzas británicas envían buques del Grupo de Asalto Anfibio a las costas



Royal Marines se rinden ante un comando anfibio de la Armada Argentina. (2-4-82)

malvinenses. La reacción de la Fuerza Aérea Argentina fue inmediata. A las 16.00 horas se lanzó el ataque contra los buques de desembarco, comenzaba ese día la “Batalla Aerea Malvinas” y la Fuerza Aerea de la Republica Argentina recibía con valor y gallardía su bautismo de fuego y ofrendaba sus primeros martires.

Las aeronaves de la Fuerza Aérea

totalizaron durante ese día unas 57 salidas aéreas, en misiones de cobertura y ataque a blancos navales británicos, lanzando solo contra la flota 20 toneladas de bombas. Esta es la primera batalla librada por la Fuerza Aérea Argentina en su historia, lo que como ya dijimos, significó su Bautismo de Fuego. En esta épica batalla librada por nuestros valerosos aviadores, fue que participo la aeronave a la que nos referiremos en este informe, el C-222, un Douglas A-4B de la Fuerza Aérea Argentina, el cual durante el conflicto seria apodado cariñosamente con el mote de “El tordillo”.

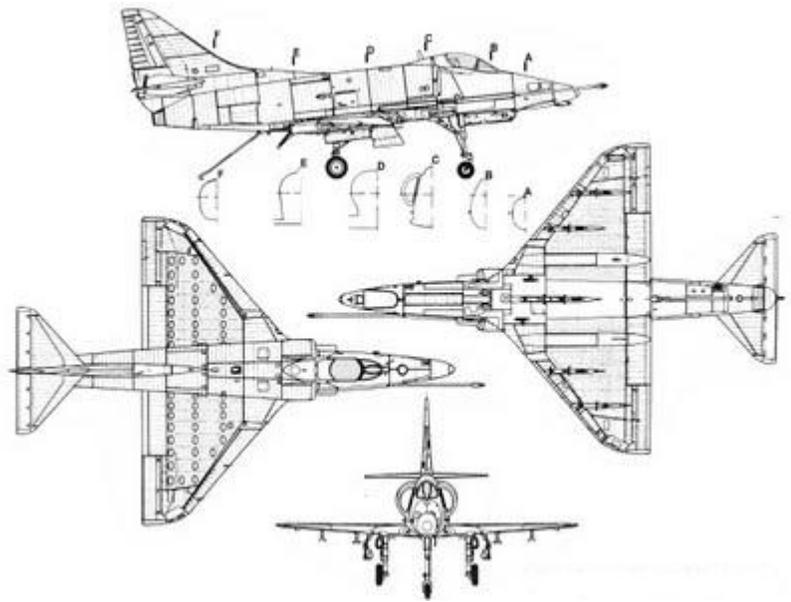
El avión



El Skyhawk fue diseñado por Ed Heinemann de Douglas Aircraft Company en respuesta a una convocatoria de la Armada de los Estados Unidos de un jet de ataque para reemplazar a los antiguos A-1 Skyraider.¹ Heinemann optó por un diseño en el que se redujera al mínimo su tamaño, peso y complejidad. El resultado fue una aeronave que pesaba sólo la mitad de la especificación de peso que había dado la Marina. Tenía un ala tan compacta que no necesita ser plegada para su transporte en portaaviones.

Especificaciones:

- Tipo: Cazabombardero
- Envergadura: 8,38m
- Largo:12,48 m.
- Alto:4,57 m.
- Peso: vacio 4.600 kgs, maximo 10.200 kgs
- Tripulacion: uno
- Armamento: 2 cañones MK-12 de 20 mm, dibersas bombas, cohetes y misiles. 3 puntos de carga para armamento y cargas varias.
- Motor: 1 turborreactor Wright J.65-W-20 de 3.800 kgs. de empuje.
- Velocidad máxima: 1.052 kms/h.
- Autonomía:3.000 kms.



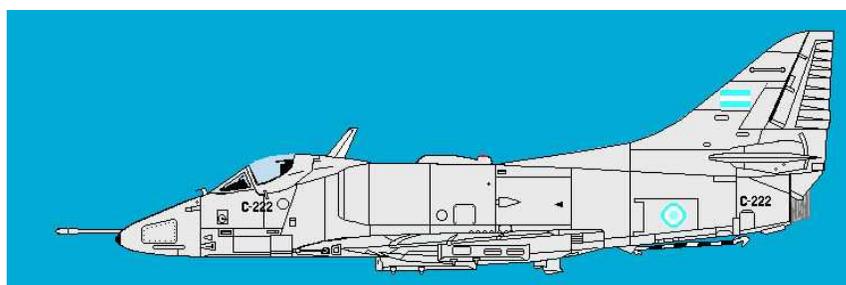
En argentina

En 1967, el Douglas Skyhawk A-4B C-222 fue recibido en la V Brigada Aérea de Villa Reynolds -San Luis-. Hasta el momento de recibir este nuevo material, la unidad se hallaba equipada con los bombarderos pesados cuatrimotor Avro Lincoln, que ya habian llegado al limite de su vida util. La llegada de los A-4B fue un importantísimo salto cualitativo para el material aereo de la F.A.A.

En abril 1982 con la noticia del desembarco en Malvinas, al tiempo de ordenarse el despliegue urgente de las aeronaves de combate a las bases de la Patagonia, este avión salía de una inspección mayor. En este tipo de inspecciones el avión es desarmado prácticamente pieza a pieza, incluso se le remueve toda la pintura. Dada la premura, no hubo tiempo de pintarlo con el esquema tradicional de camuflaje, convirtiéndose así en el único Skyhawk que conservó a lo largo del conflicto el color gris de la base antióxido aplicada en su recorrida de mantenimiento.

“¡Llega el tordillo!”

Una vez ordenado el despliegue al sur del Grupo 5 de Caza, el capitán Antonio Zelaya trasladó el C-222 a Río Gallegos el 27 de abril. Al verlo llegar uno de los pilotos, aficionado a los caballos, exclamó “¡ahí llega el Tordillo!” apodo que conservaría a partir de ese momento. En un primer momento se dificulto su entrada en combate dada la falta de mimetizado, aunque la necesidad de maquinas operativas finalmente lo obligo a combatir, y lo hizo con grandeza.



Apodado cariñosamente "El Tordillo" lucio este esquema que según distintos autores se trataba de un esquema experimental, aunque suena mucho más convincente la versión que figura en el libro "A-4B/C Skyhawk" de Fernando Benedetto en el cual comenta que, por la premura de ponerlo en servicio para el combate, solo se le aplico la base antioxido, por lo cual el avión opero con su particular color gris. Con posterioridad a la guerra los A-4 fueron motivo de extensas pruebas en lo que a colores y esquemas de camuflaje se refiere, por citar algunos casos los A-4B lucieron esquema en dos tonos de verde con superficies inferiores en blanco(o gris según la foto),

con posterioridad a la guerra el Tordillo fue pintado con el esquema clásico pero los tonos de verde eran bien contrastados, también pueden verse fotos en la cual aparecen pintados con esquemas en celeste y verde, celeste y caqui y un A-4c en el cual el blanco de las superficies superiores se cambio por celeste.

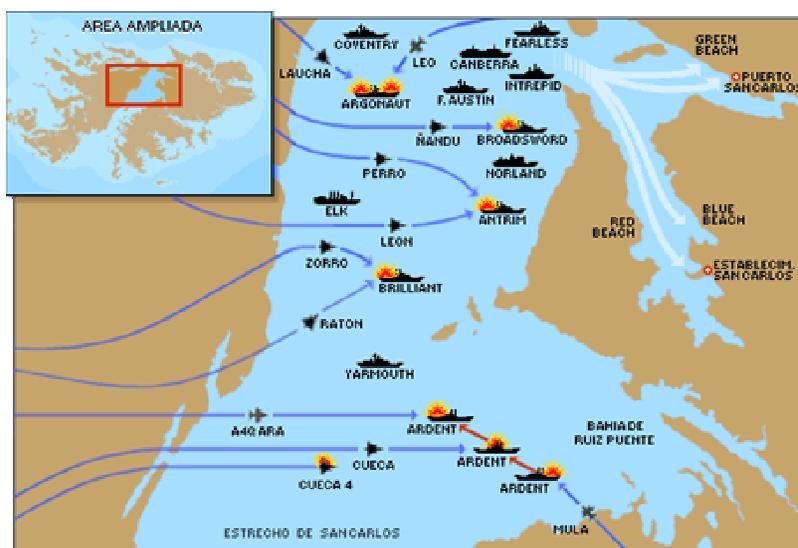
Entrada en combate



¹ A4-B C-222 de la Fuerza Aérea Argentina escoltado por un A4-Q de la Armada Argentina. (Fs2004). Se aprecia el esquema en tono gris uniforme. En el anclaje central porta una bomba de 1000lbs de casco de acero. Nótese que los tanques suplementarios en su parte superior poseen el marrón terroso característico de los A4B de la época. Ese es el color que el avión debería haber tenido durante el conflicto y no se llegó a aplicar.

21-05-82

La primera misión de este aparato fue el día 21 de mayo Ese día, al ser evidente que la



maniobra inglesa en el estrecho de San Carlos era el desembarco principal y no una acción de diversión, la Fuerza Aérea Sur envió a todos los aviones en servicio. Ese viernes el cielo se presentaba cubierto. El parte meteorológico rezaba: “techos bajos, nieblas y lloviznas. A las 08:30 hs del día siguiente, desde el oeste entró un anticiclón que

a despejó el cielo y, rápidamente, aumentó la visibilidad. Mientras tanto, en el continente, un centro de baja, en el sudeste de Tierra del Fuego armaba un frente frío con precipitaciones y nubosidad.”

Para el amanecer, la fuerza de tareas británica había logrado establecer la cabecera de playa en tres posiciones: establecimiento San Carlos, ambas márgenes, y Puerto San Carlos. La operación chocó con la férrea oposición de un reducido destacamento del Ejército Argentino

comandado por el teniente primero Esteban que abatió dos helicópteros *Gazelle* del Escuadrón Aéreo de la Br Cdo 3 RM.

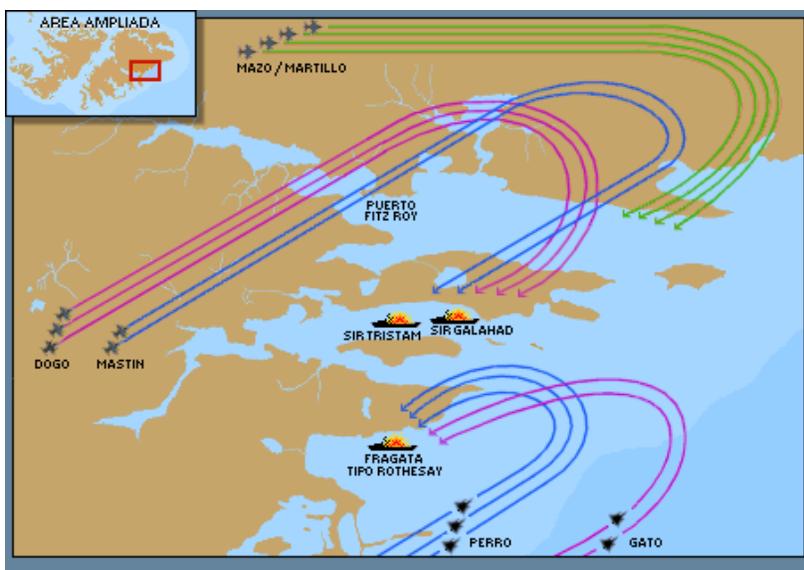
Los aviones argentinos fueron enviados en tres oleadas. A las 12:30, formando parte de la tercera oleada de ataque, el C-222 partió de Río Gallegos pilotado por el teniente Fernando Robledo. La escuadrilla se dirigió directamente al estrecho sin hacer reabastecimiento en vuelo. Al llegar, divisaron una fragata tipo 21 (*la HMS Argonaut*) que trataba de refugiarse detrás de un acantilado. La atacaron con cañones y bombas. Si bien no explotaron, una abrió un hueco encima de la línea de flotación que dejó fuera de servicio los motores y el sistema de timón, mientras que otra impactó debajo, provocó el estallido de una caldera y golpeó el almacén de misiles Sea Cat. Dos de éstos explotaron ocasionando bajas en el personal. Luego de este ataque del *Tordillo*, la *Argonaut* cumpliría funciones de Centro de Información y Control y Artillería Antiaérea por unos días más y, posteriormente, sería retirada del Teatro de Operaciones y enviada a Gran Bretaña. Respecto de esta acción un relato inglés del libro *Air War South Atlantic* describe los daños de la HMS Argonaut en los siguientes terminos: “... *sin embargo sus motores (máquinas) fueron puestos fuera de servicio y perdió el timón, estalló la caldera al tiempo que los fuegos provocados (estallido espontáneo de tres misiles SEACAT) causaron serios daños antes de ser controlados. Dos marineros fueron muertos y tres heridos en este ataque. Su helicóptero Lynx escapó a los daños. La nave fue luego remolcada por la Plymouth.*”

Las ordenes de salida para los A-4 de este ataque fueron: Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Orión*", armados con una bomba *MK-17*. Tripulación 1er Teniente Mariano Velasco (C-225), Ten Carlos Osses (C-239) y Ten Fernando Robledo (C-222). Despegaron de Río Gallegos a las 13:33 hs. Tres *A-4B Skyhawk*, indicativo "*Leo*", armados igual que los anteriores. Tripulación: 1er Teniente Alberto Filippini (C-215), Alférez Rubén Vottero (C-224) y Teniente Vicente Autiero (C-240). Despegaron de Río Gallegos a las 12:30 hs



08-06-82

El 8 de junio, conocido como el “Día más negro de la flota” la orden de despliegue para la escuadrilla que integraría el avion en análisis fue la siguiente: Cuatro *A-4B Skyhawk* indicativo "*Dogo*", armados con tres bombas retardadas por paracaídas. Misión: ataque a objetivo naval. N° 1: Capitán Pablo Carballo (C-201), despegó de Río Gallegos a las 12:30 hs pero regresó por fallas a las 14:15 hs. El 2: Teniente Carlos Rinke (C-221), despegó a las 11:30 hs y arribó a Río



Gallegos a las 14:30 hs. El 3: 1er Teniente Carlos Cachón (C-222), despegó a las 12:00 hs y arribó a las 15:00 hs. N° 4: Alférez Leonardo Carmona (C-240), despegó a las 11:30 hs y arribó a las 14:30 hs.

El primer teniente Carlos Cachón partió de Río Gallegos a

bordo del C-222. Con su escuadrilla llegó a Bahía Agradable en vuelo rasante. Al iniciar un viraje a la derecha avistó los buques de asalto el *RFA Sir Tristram* y *RFA Sir Galahad*. Un misil lanzado desde tierra pasó cerca del *Tordillo* de Cachón, que sin espantarse continuó la corrida y lanzó las bombas. Los impactos dieron en el centro de la estructura del *Sir Tristram*, otras pasaron de largo por la gran velocidad, rebotaron en el agua y llegaron a la costa donde explotaron afectando a gran cantidad de personal y material-

Poco después, y por “razones operativas”, algunos de los aviones se trasladaron a la Base Aérea Militar San Julián, desde donde continuaron las operaciones. Este traslado, aunque no se sostiene oficialmente, probablemente fue debido a la necesidad de elevar la moral de combate de las tripulaciones y personal de la base San Julián, mas que a razones táctico-operativas. Entre estas naves se hallaba el C-222.



13-06-82

El 13 de junio, último día de ataques aéreos, se ordenó bombardear los emplazamientos de la artillería de campaña británica que cañoneaba a los defensores de Puerto Argentinos.

Cuatro A-4B Skyhawk, indicativo "*Chispa*", armados con tres bombas BRP. Misión: tropas en el Monte Dos Hermanas. Tripulación: (1) Capitán Carlos Varela, (C-222); (2) Teniente Mario Roca, (C-250); (3) Teniente Sergio Mayor, (C-235); Alférez Marcelo Moroni, (C-237). Despegaron de San Julián a las 10:41. Navegación y reabastecimiento normal.

En esta ocasión el capitán Carlos Varela despegó de San Julián con el C-222 para atacar la zona del Monte Dos Hermanas. Después de navegar y efectuar un reabastecimiento normal, la escuadrilla encabezada por el *Tordillo* se lanzó sobre un campamento ubicado al norte del Cordón Rivadavia. En uno de los módulos se encontraba reunido el Estado Mayor de los generales Jeremy Moore y Julián Thompson. En el escape, la escuadrilla de Varela atacó dos helicópteros Sea King, mientras dos misiles, nuevamente por escasa distancia, le erraban al C-222. El regreso del *Tordillo* fue dificultoso pues el motor había levantado temperatura y funcionaba a un 85 % de su potencia.

El regreso del Capitán Varela fue interesante. Su numeral le gritó-¡Señor eyéctese!, ¡Lo alcanzaron! – el misil explotó con un fuerte resplandor - ¡Señor, otro misil entre su avión y el



mío! – fuertes trepidaciones y temperaturas del motor sobre el arco rojo.El Capitán Varela eyectó las cargas y redujo acelerador, escapando hacia un lugar para tirarse en paracaídas. Pasado un tiempo y buscando una potencia reducida, el avión se mantenía en vuelo. Lo pensó bien: el caballo rengueaba pero mantenía el ritmo. Apuntó al Oeste buscando la ruta del sol, y caballo y jinete se internaron en la inmensidad

del mar. Cuando redujo en el aterrizaje, el motor se paró. ¡Señor, venga a ver!, le dijo el mecánico cuando bajaba de la cabina en plataforma. El compresor no tiene álabes, ¡se han derretido! Una turbina no puede funcionar sin compresor. La presión dinámica del aire en vuelo más una providencial posición del acelerador habían hecho el milagro. El Tordillo, mortalmente herido, había traído a su jinete a casa, exhalando el último suspiro sobre la pista. (relatado en “Halcones de Malvinas” – Carballo – Ed. Argentinidad)

Pese al inconveniente, esta misión pudo ser, tal vez, la de mayor trascendencia del conflicto pues casi se alza con la vida del alto mando británico. Los ataques del V grupo de caza llegaron hasta el mismísimo puesto de comando del Gral. Jeremy Moore, el Comandante de las tropas británicas. Las explosiones de las bombas fueron absorbidas por la turba (suelo blando característico de las islas), y los mas altos rangos ingleses salvaron su vida de milagro.

El general Moore, al firmarse la rendición, le preguntó al general Menéndez cómo había logrado ubicar su puesto de comando.

Las operaciones eficaces de los pilotos que tripularon el C-222, que con gran pericia lograron evadir la terrible defensa antiaérea de la flota inglesa, dieron lugar a que pilotos y mecánicos, dieran a esta maquina propiedades casi mágicas. Sus singulares características hicieron que “El Tordillo” se ganara el afecto de la Unidad. Pero mas allá de lo confiable y efectiva que resulto esta maquina, fueron sus tripulantes y mecánicos quienes lograron que se destaque en la batalla. Sin lugar a dudas, fue el A-4B Skyhawk más popular del Grupo Aéreo de los Halcones de Villa Reynolds.

Sea este trabajo un respetuoso y humilde homenaje a los hombres de la V Brigada Aérea, que combatieron con gallardía sanmartiniana por nuestras Islas Malvinas. Es nuestro deber como argentinos reconocer a nuestros combatientes, y no dejar jamás que caiga en el olvido la memoria de todos nuestros compatriotas que quedaron para siempre, como eternos centinelas, custodiando nuestras tierras en el Atlántico Sur. AD ASTRA PER ASPERA

Ariel Hernán Pérez

Director Sección Historia de la Aviación
historia@flightsimulatorarg.com.ar
www.flightsimulatorarg.com.ar
Bs.As. - República Argentina

Fuentes Consultadas:

- “Halcones de Malvinas”, Comodoro Pablo Marcos Rafael Carballo, Ediciones Argentinidad.
- “Guía de Aeronaves Militares”, Eduardo Juan Amores Oliver, Dir. De Estudios Históricos F.A.A.
- Pinturas de Exequiel Martinez y Carlos A. García.

- Capturas en simulador: Colección del Autor
- Mapas: Direccion de Estudios Historicos de la Fuerza Aerea Argentina
- Plano: Douglas Aircraft Co.
- Perfil: Autor desconocido.
- “Air War South Atlantic”, Jeffrey Ethell and Alfred Price, Ed. Jeffrey Ethell and Alfred Price
- “La Guerra Aerea de Malvinas” – F. Pio Matasi – Ed. D.E.H.F.A.A.
- <http://www.faa.mil.ar>
- <http://www.aveguema.com.ar>