

MALVINAS: “TÍNHAMOS 20% DE CHANCES DE SOBREVIVER”

Adaptado de original publicado no site **Castelar Digital** com trechos de artigos publicados nos sites **Entre Nuestras Calles** e **Malvinas la Guerra Aérea**. Tradução e adaptação para português por Albert Caballé Marimón*



A-4B Skyhawk C-237, similar ao pilotado por Alberto Filippini (Imagem: Alex Klichowski).

Há 38 anos, durante a Guerra das Malvinas, um piloto argentino de A-4B Skyhawk perdeu o nariz da aeronave realizando um ataque ao solo e bombardeou a fragata HMS *Argonaut* voando tão baixo que a acertou de raspão, ganhando o apelido de “El Kamikaze”. Conheça o relato de Alberto Filippini, piloto veterano do conflito do Atlântico Sul.

Na madrugada de 2 de abril de 1982, a Operação Rosário, executada pelas Forças Armadas argentinas, retomou o controle das Ilhas Malvinas após 149 anos de ocupação britânica. Naquele instante, poucos imaginaram que essa ação seria o prelúdio de uma guerra pela posse das ilhas. De um lado a Argentina, país sul-americano que travara sua última batalha real há mais de um século, e de outro, a Grã-Bretanha, país membro da OTAN e considerada uma potência militar.

A Guerra das Malvinas deixou muitas histórias. Há testemunhos de bravura, profissionalismo e coragem que continuam a impressionar ambos os lados. Neste artigo trazemos o relato de Alberto Filippini, então primeiro-tenente da FAA (*Fuerza Aérea Argentina*, Força Aérea Argentina). Filippini iniciou sua carreira em 1970 seguindo os passos do pai, também piloto da força aérea, e aposentou-se em 2007 como brigadeiro. Em 1982, ele integrava a V Brigada Aérea de San Luis pilotando um A-4B Skyhawk, um caça-bombardeiro projetado nos anos 1950 que

a Argentina havia adquirido em 1966. O A-4B não dispunha das mais recentes tecnologias da época, mas ainda era um avião de combate eficaz.

O início da guerra pegou Filippini de surpresa: *"Foi uma coincidência: eu me casei no dia 2 de abril, poucos anos antes de 1982. Nós morávamos no distrito aeronáutico de Villa Reynolds, próximo à base. E naquele dia dormimos até mais tarde, coisa que nunca acontecia. Mas coincidiu que o despertador não tocou e não ouvimos os sons clássicos da base: às 6 da manhã já havia motores ligados, sons de jatos, enfim, o ruído normal de uma base aérea. Eu me troquei, peguei minha bicicleta e fui trabalhar. Passei pela guarita e os sargentos tinham uma expressão diferente. Pensei: 'só me falta chegar no Grupo Aéreo e os chefes estarem me esperando'."*

Quando virou a esquina, todos os líderes estavam lá: o chefe da brigada, um brigadeiro, o chefe da unidade e os três líderes de grupo: da base, do grupo aéreo e do grupo técnico, além dos dois líderes de esquadrão. Ele chegou e eles disseram: *"Onde estava o Filippini?"* Ele foi sincero: *"Olha, hoje é meu aniversário de casamento, acabei dormindo mais um pouco"*. E a resposta foi: *"Parabéns, mas você ouviu? Recuperamos as Malvinas. Estávamos esperando você."* Filippini olhou para ele com cara de *"estão me zoando..."*.

Cada piloto era responsável por determinadas atividades no Grupo 5 de Caça. No caso de Filippini, ele era oficial de armamento e nesse dia recebeu a missão de preparar o armamento a ser utilizado, pois em 12 de abril as aeronaves seguiriam para o sul. A base aeronaval de Río Gallegos seria o ponto de partida caso houvesse combate pelas ilhas.

Filippini perguntou quais alvos eles deveriam atacar, e a resposta foi: navios. No entanto, a FAA nunca se preparara para atacar um navio. O combate aeronaval não era missão da Força Aérea Argentina, portanto eles não tinham nem armamento e nem experiência para atacar navios. Ele não fazia ideia de como seria, e teria que selecionar o armamento. O que levar? Para cada tipo de alvo, como tanques, pessoal, edificações ou fortificações, há um tipo de armamento específico. Mas um navio? Filippini procurou os manuais táticos do A-4, dos anos 1950. Mostrava um navio e sua estrutura, mas os navios não eram mais como aqueles. Ele pensou: *"Isso é inútil, são manuais antigos, da época do avião"*.

Procurou o líder do esquadrão, sugerindo que chamassem o pessoal da marinha, pois ele não sabia como atacar um navio e muito menos que armamento deveria usar. Eles não conheciam nem sequer as defesas de um navio. Seu líder concordou, e dois oficiais da marinha vieram explicar como eram os navios ingleses. *"Assim começamos a guerra, com todos os erros e acertos que foram cometidos."*

A Marinha argentina da época tinha navios iguais aos dos britânicos. Eram navios de projeto e fabricação inglesa que possuíam o mesmo tipo de radar e armamento que as embarcações da Marinha Real. Eram preparadas para repelir ataques aéreos e possuíam vários tipos de mísseis para responder a ataques de alta, média e baixa altitude, além de canhões antiaéreos e toda a eletrônica disponível na época para detectar e neutralizar alvos aéreos.

Os oficiais da marinha disseram que um ataque aéreo tinha 20% de chances de sobrevivência, ou seja, se cinco aeronaves atacassem, quatro seriam abatidas e apenas uma acertaria o alvo e retornaria à base. Foi necessário criar novas táticas, formas inovadoras de chegar aos navios sem ser detectados ou de modo a retardar ao máximo a detecção, aumentando suas chances de sobrevivência. A solução era voar extremamente baixo, em velocidade máxima e em silêncio de rádio total, para não alertar os navios ingleses.



Linha de caças Skyhawk A-4B em Villa Reynolds na época da guerra (Fonte: Defensa Nacional y del Mundo).

“O dia 12 de abril chegou e as aeronaves estavam prontas, mas havia negociações diplomáticas em curso. Enquanto a ordem de partida não chegava, estava tudo normal, minha esposa ia trabalhar todos os dias. No dia 12 as ordens chegaram e eu só tive tempo de ligar para minha esposa no trabalho, avisar que íamos para Río Gallegos, dar um beijo nos meninos e tchau, entrei no avião.”

Filippini prossegue: *“Chegamos em Gallegos e tomamos consciência de que a possibilidade de combate era real. Começamos a nos preparar, a planejar manobras de ataque, e idealizamos uma tática que surpreendeu o mundo. Era um ataque com formação em linha, não em flecha. Voávamos a quase mil quilômetros por hora à baixa altura e a uma distância de menos de dez metros um do outro para confundir os mísseis.”*

Os dias que antecederam o início das hostilidades foram muito valiosos para praticar e refinar as técnicas e a pontaria. O naufrágio de um antigo navio de carvão, o *Marjorie Glen*, tornou-se alvo para praticarem os ataques: *“Precisávamos de algum treinamento para lançar bombas em um navio em movimento. Tínhamos navios da marinha para praticar, mas obviamente não podíamos lançar bombas sobre eles. Depois, surgiu um velho navio naufragado e praticamos com ele. Usamos*

bombas de exercício, que são pequenas, mas soltam fumaça. Nós as lançávamos e víamos pela fumaça onde tínhamos acertado. No lançamento rasante a bomba quica e pode passar por cima do navio, mas dependendo do ângulo ela cai de nariz, afundando no mar. Então você tinha que controlar o ângulo, e assistindo ao fogo que vinha de frente, porque eles atiravam de tudo em você”.

À essa técnica de voo baixo, eles adicionaram outra para minimizar a eficácia dos mísseis: voavam em três aeronaves em alta velocidade e baixa altitude, mantendo a formação alinhada, a menos de 10 metros um do outro. O objetivo era que os radares de controle de tiro do navio e a espoleta do míssil interpretassem os três como se fosse um único alvo: *“Você via o míssil chegando, parecia um poste branco soltando fumaça preta. Segurávamos o máximo possível e quando chegávamos perto abríamos e o míssil passava pelo meio, naquela distância ele não discriminava se era um ou mais aviões, nos enxergava como um único alvo, mas não poderíamos abrir se houvesse mais aviões”.*

Outro problema era que os argentinos, não tinham bombas de alto-arrasto, apenas de queda livre. *“Precisávamos de bombas Snake Eye, mas não as tínhamos. Não usávamos esse tipo de armamento, então tínhamos que experimentar vários tempos de disparo das espoletas e esse foi o maior inconveniente. As bombas chegavam, atingiam e passavam direto. Era uma questão de sobrevivência. Se a detonação fosse imediata, por impacto, a bomba explodia quando a aeronave ainda estava sobre o navio e nos atingiria. Por isso ela tinha um pequeno atraso de tempo entre a passagem do avião e a explosão, o que nos dava uma pequena possibilidade de o avião sobreviver. Esse atraso era de 0,025 segundos; se fosse maior elas passavam direto e não explodiam no navio.”*

“A outra desvantagem era que a bomba levava um tempo para armar a espoleta, para evitar que explodisse sob o avião. As espoletas eram reguladas em seis segundos, mas na distância, velocidade e altura que estávamos atacando, seis segundos era muito tempo. Elas passavam direto e se armavam no mar. Poderiam ser reguladas de seis segundos a 24 horas. Eram bombas inglesas, MK1, grandes, com 500 kg. Queríamos bombas de 125 kg, mas as que tínhamos eram essas, bombas para outra finalidade. Como diminuir o tempo para que a espoleta fique armada e sua detonação se inicie já tendo atingido o navio? Contamos o número de voltas do hélice do fusível nesses seis segundos, então desparafusamos novamente em um segundo e meio. Era um processo manual e não tínhamos como testar. Em Río Gallegos não havia instrumentos de medição, telemetria, nada. Fomos experimentando até acertar. Nos primeiros dias de combate nós atacávamos, lançávamos as bombas e elas ou passavam direto, ou a espoleta não armava, ou quebrava. Fomos aprendendo e melhorando durante a guerra.”

Em 1º de maio às 04h00, os combates começaram com um bombardeiro pesado Avro Vulcan da Royal Air Force. Ele lançou mais de 15 bombas contra a pista de Puerto Argentino (Port Stanley para os ingleses), embora apenas uma tenha acertado. Horas depois, aeronaves Sea Harrier da Royal Navy também atacaram posições em terra, e navios se aproximaram das ilhas para canhonear a região. As forças argentinas responderam com tudo o que tinham.

Filippini participou de cinco missões de bombardeio às ilhas, visando alvos navais, suprimentos e tropas em terra. Num desses ataques, após sobrevoar e lançar suas bombas sobre depósitos de suprimentos britânicos, um projétil antiaéreo atingiu sua aeronave. *"O radome do A-4 é feito de plástico, cobre uma 'tigela' onde estão os instrumentos eletrônicos e a bomba de pressurização da cabine. Eu senti o impacto e vi pedaços de plástico voando, mas da cabine não dá para enxergar o nariz. Notei que a aeronave não estava reagindo normalmente, mas respondia aos comandos. Quando pousei, ao taxiar, cada vez que passava em frente a um mecânico ele punha as mãos na cabeça. Quando saí do avião vi que ele estava sem nariz, foi um negócio contundente. Ele voava de um jeito diferente, não era um voo gracioso; era como se fosse difícil voar, tinha algo fora do lugar. Mas eu não tinha como ver que estava faltando o radome inteiro."*



Alberto Filippini em 2018 (Foto: Leandro Fernandez Vivas/Castelar Digital).

O HMS ARGONAUT

Sua primeira missão foi contra o HMS *Argonaut*, uma fragata de 3.200 toneladas de deslocamento e mais de 113 metros de comprimento. Centenas de missões de ataque foram realizadas durante a guerra, a maioria com uma dinâmica parecida: a esquadilha decolava, geralmente três ou quatro aeronaves, em silêncio de rádio absoluto. Voava sobre o oceano, sem terra à vista, por mais de 600 quilômetros. Encontrava-se com um KC-130 e reabastecia. Na chegada às ilhas realizava um voo baixo até o alvo, seja um navio ou elementos em terra. Na corrida de ataque, cada piloto mirava o alvo na esperança de não ser abatido, bombardear e escapar.

O alto comando britânico selecionou o dia 21 de maio para realizar o desembarque de tropas em São Carlos, porto natural a leste da Ilha Soledad no Estreito de São Carlos, uma porção de mar que separa as duas principais que os britânicos

apelidaram de “Bomb Alley”. Entraram cerca de trinta navios ingleses: navios logísticos, navios de desembarque e fragatas para defesa aérea. A FAA enviou várias ondas de ataque para repelir a invasão. Não por acaso, 21 de maio foi o dia em que o A-4 fez mais surtidas do que qualquer outro sistema da força aérea. Foi o primeiro dia da Batalha de San Carlos.

Naquele dia Filippini realizou duas missões sem reabastecimento em voo, e o combustível mal dava para ir e voltar das ilhas. Na primeira delas, duas esquadrilhas decolaram de Río Gallegos: uma, com o *call sign* Orion, comandada pelo primeiro-tenente Mariano Velasco, e outra, *call sign* Leo, comandada pelo primeiro-tenente Filippini.

Devido à problemas técnicos Orion-1 foi obrigado a retornar à base e Orion-2 e Orion-3 juntaram-se à esquadrilha Leo. Assim, Filippini comandou um grupo composto por cinco aeronaves.

Ele relata: *“Foi a minha primeira missão. Já sabíamos o que era porque muitos já tinham caído. Saímos dois esquadrões de três aviões cada, sem abastecimento em voo, cheios de combustível. O líder da primeira esquadrilha teve que voltar devido a problemas técnicos, ficaram dois pilotos relativamente jovens. Eu quebrei o silêncio do rádio e disse ‘passem à frente’. Meu esquadrão passou à frente e esses dois passaram para trás. Então eles formaram conosco e nós atacamos o navio numa linha de cinco, uma coisa de louco.”*

“Iniciamos um rasante, com ondas de cinco metros, víamos o mar subindo e descendo. O primeiro problema foi que o sal espirrava no avião; o para-brisa do A-4 é oval, blindado e aquecido. Quando molhava, a água logo evaporava, mas restava o sal e o para-brisa ficava branco. Só dava para enxergar pelos lados, não tínhamos como olhar para frente. Isso foi resolvido mais tarde, mas o aquecimento não podia ser desligado, era projetado para evitar congelamento. Chegamos às ilhas, voamos sobre terra até o Estreito de San Carlos e nos deparamos com 20 fragatas atirando até os sapatos. O primeiro navio, o nosso alvo, estava navegando de costado. O ideal é atacar de costado porque de frente eles são muito estreitos. As fragatas são muito rápidas, navegam a 30 nós, são quase 60 km por hora. Mirar um navio nessa velocidade não é fácil.”

“A fragata então se posicionou com uma colina atrás dela. Estava na minha mira. Da água até a balaustrada do navio eram cinco metros, e nós voávamos a cinco metros de altura. Miramos na balaustrada para lançar a bomba, e olhando por cima da estrutura do navio, eu vi um morro de 250 metros. Eu estava no meio da formação, os outros podiam sair pelos lados, mas eu só podia subir. Lancei a bomba e puxei o manche com tudo. Soltei a bomba a uns 500 metros do navio, quando puxei o manche o avião reagiu, subiu e eu ouvi e senti um baque. Um dos tanques de combustível atingiu as antenas do navio, caiu a cauda do tanque. Por causa dessa ação os ingleses me apelidaram de El Kamikaze.”

Filippini prossegue: *“Subi e virei à direita porque o morro descia de forma mais íngreme daquele lado. Entrei na Baía de São Carlos nivelado num rasante sobre terra, mas a uns 200 metros havia outros 20 navios atirando com tudo. Se eu passasse por ali, iriam me perfurar todo; perdendo a compostura, eu disse no rádio,*

'vamos cortar pela esquerda'; o planejado era sair pela direita. Eu fiz a curva e quando virei eu vi um míssil que vinha atrás de mim, mas acertou o morro. Eu passei pelo morro e entrei novamente nas águas do Estreito de São Carlos. Saímos ao norte das ilhas, todos alinhados, rente ao solo e nivelados. Foi minha primeira missão, perdi um tanque, um míssil quase me explodiu, mas consegui sair'.

O *Argonaut* foi atingido várias vezes. A bomba lançada por Filippini não explodiu, mas entrou sob a superestrutura do navio e atingiu um depósito de mísseis, detonando dois *Seacat* armazenados. Na fuga, ele conseguiu ver o resultado do ataque, viu a fragata envolta em fumaça e percebeu o incêndio que começava. Embora não tenha afundado, o navio foi seriamente avariado e não voltou a operar durante a guerra. Foi uma missão bem sucedida.

Quando Filippini e sua esquadrilha retornavam para o continente, foram avisados que um grupo de *Sea Harriers* estava em seu encalço para caça-los, mas eles não viram nada e chegaram a Río Gallegos sem problemas. Ele relata que aquela foi uma noite alegre, não perderam nenhum companheiro. Ele recorda das vezes em que foi dormir e a visão de camas vazias com itens pessoais arrumados sobre um colchão dobrado era horrível.



O HMS Argonaut, navio atingido por Filippini (Ilustração de Ross Watton).

O FIM E O FUTURO

Após 74 dias de combate as tropas britânicas entraram em Puerto Argentino e recuperaram o controle das ilhas. Em 14 de junho, foi assinada a rendição das tropas argentinas e uma das exigências britânicas foi que a aviação argentina cessasse os ataques.

“No dia da rendição eu ia sair em outra missão, mas quando estava entrando no avião me disseram: ‘desça, a missão foi suspensa, a guerra acabou’. Foi como um balde de água fria”.

Filippini relembra: *“Quando voltamos das Malvinas vivenciamos uma situação diferente das demais unidades do país. A Villa Mercedes, em San Luis, sempre viveu intimamente ligada à base. Sem indústria e com pouca agricultura, os habitantes tinham uma relação íntima com a base, havia um elo, o comércio da cidade vivia do que acontecia na base. Quando voltamos eles nos acolheram com muito amor. Apesar do desfecho final, nos receberam com muito carinho, as pessoas nos viam, nos abraçavam na rua, vivíamos uma situação muito diferente da vivida pelo resto do país.”*

Ele conclui: *“A questão das Malvinas será resolvida pelos canais diplomáticos quando o Tratado da Antártida for resolvido. Hoje as Malvinas são a porta de entrada da Antártida e o ponto de controle de quem entra e de quem sai da Antártida. Em 1982, estávamos chegando a 150 anos de controle britânico sobre as ilhas, o que no direito internacional significaria que elas são britânicas. Em 1982, o relógio foi reiniciado. Esperemos que isso seja resolvido antes que se passem mais 150 anos.”*

Alberto Filippini tem mais de 1.500 horas de voo em aeronaves Skyhawk. Vive hoje em uma bela área residencial em Castelar, cidade a oeste da Grande Buenos Aires na província de Buenos Aires, Argentina. Ao caminhar pelo bairro, poucos de seus vizinhos sabem que aquele homem grisalho que os cumprimenta é um veterano da Guerra das Malvinas.

REFERÊNCIAS

Alberto Filippini: “Teníamos 20% de probabilidad de sobrevivir” Parte 1. Castelar Digital, 2 de abril de 2018. Disponível em: https://www.castelardigital.com.ar/nota/651_alberto-filippini-teniamos-20-de-probabilidad-de-sobrevivir/.

Alberto Filippini: “Teníamos 20% de probabilidad de sobrevivir” Parte 2. Castelar Digital, 2 de abril de 2018. Disponível em: https://www.castelardigital.com.ar/nota/652_alberto-filippini-teniamos-20-de-probabilidad-de-sobrevivir/.

“Nunca vi tantos barcos juntos y todos nos tiraban”. Entre Nuestras Calles, 7 de julho de 2015. Disponível em: <https://entrenuestrascalles.wordpress.com/2015/07/07/alberto-filippini-mas-que-un-heroe-una-persona/>.

El ataque a la fragata británica HMS Argonaut. Malvinas la Guerra Aérea, 21 de maio de 2020. Disponível em: <https://malvinasguerraaerea.blogspot.com/2020/05/el-ataque-la-fragata-britanica-hms-argonaut.html>.

***Albert Caballé Marimón** possui formação superior em marketing. Depois de atuar trinta e sete anos em empresas nacionais e multinacionais, há cinco anos dedica-se à atividade de pesquisador nas áreas de História Militar, Defesa e Geopolítica. É fotógrafo profissional e editor do blog *Velho General*. Já atuou na cobertura de eventos como a Feira LAAD, o Exercício CRUZEX, a Operação Acolhida e proferiu palestras na AFA, Academia da Força Aérea. É colaborador do Canal Arte da Guerra. Pode ser contatado pelo e-mail caballe@gmail.com.
