

La Columna de José Borotti



Nº 8 - Año 2010 - www.TvMundus.com.ar/borotti - Buenos Aires -

Protagonismo de LADE en Malvinas





OFRENDARON SU VIDA POR LA PATRIA

2 de abril - 14 de junio de 1982



RODOLFO M. DE LA COLINA
MAYOR P.M.



HUGO C. WEISBER
CORONADO P.M.



JUAN J. R. FALCONER
VICECOMODORO P.M.



HUGO A. DE LA PALANCA
MAYOR P.M.



JORGE O. GARCIA
MAYOR P.M.



FERNANDO J. CASADO
MAYOR P.M.



RUBEN H. MARTEL
MAYOR P.M.



GUSTAVO A. GARCIA QUEVRA
MAYOR P.M.



CARLOS E. STRAUBE
MAYOR P.M.



MARCELO P. LOTFO
MAYOR P.M.



MARIO H. GONZALEZ
CAPITAN P.M.



MANUEL C. BUSTOS
CAPITAN P.M.



LUIS D. J. CASTAGNARI
CAPITAN P.M.



JOSE D. VAZQUEZ
CAPITAN P.M.



DANIEL F. BAZZOTTI
CAPITAN P.M.



LUCIANO DUASODINI
CAPITAN P.M.



FAUSTO DAVAZZI
CAPITAN P.M.



OMAR J. CASTELLO
CAPITAN P.M.



JOSE L. ARDLES
CAPITAN P.M.



DANILO R. HOLZAN
CAPITAN P.M.



JUAN D. BERNHARTT
1er. TENIENTE P.M.



PEDRO I. SEAN
1er. TENIENTE P.M.



HECTOR R. VOLPONI
1er. TENIENTE P.M.



DANIEL A. JIRIC
1er. TENIENTE P.M.



MARIO V. NIVOLI
1er. TENIENTE P.M.



MIGUEL A. GIMENEZ
1er. TENIENTE P.M.



JORGE E. CASCO
1er. TENIENTE P.M.



JORGE R. BARALUCIA
1er. TENIENTE P.M.



EDUARDO J. R. DE RAMIREZ
1er. TENIENTE P.M.



JORGE A. BONO
1er. TENIENTE P.M.



JUAN J. ANZIANI
1er. TENIENTE P.M.



HECTOR E. LOPEZ
1er. TENIENTE P.M.



CARLOS J. CASTELLO
1er. TENIENTE P.M.



JORGE E. FARAS
1er. TENIENTE P.M.



ALFREDO J. A. VAZQUEZ
TENIENTE P.M.



MARIO L. VALIO
TENIENTE P.M.



JULIO J. LARTRA
SUBOFICIAL MAYOR P.M.



MANUEL A. ALBERLOS
SUBOFICIAL P.M.



FRANCISCO T. LUNA
SUBOFICIAL P.M.



GUIDO A. MARIZZA
SUBOFICIAL AYTE. P.M.



MIGUEL A. CARDONE
SUBOFICIAL AUX. P.M.



CARLOS D. CANTEZANO
SUBOFICIAL AUX. P.M.



MARIO DUARTE
SUBOFICIAL AUX. P.M.



JUAN A. RODRIGUEZ
SUBOFICIAL AUX. P.M.



MIGUEL A. CARRIDO
CASO PRINCIPAL P.M.



JOSE A. MALDONADO
CASO PRINCIPAL P.M.



AGUSTIN H. NOVAFAO
CASO PRINCIPAL P.M.



JOSE L. PERALTA
CASO PRINCIPAL P.M.



ANDRES L. BRASCHI
CASO PRINCIPAL P.M.



HECTOR H. VARAS
CASO PRINCIPAL P.M.



GUILLERMO H. GARCIA
CASO P.M. (EX SOLD. CES)



HECTOR R. BORRONI
CASO P.M. (EX SOLD. CES)



MARIO R. LUNA
CASO P.M. (EX SOLD. CES)



LUIS G. SORILLA
CASO P.M. (EX SOLD. CES)



HECTOR H. AGUIRRE
CASO P.M. (EX SOLD. CES)



10 Años

www.TVMundus.com.ar

LA COLUMNA DE BOROTTI, 2010 ©

SOFTWARE UTILIZADO





Protagonismo de LADE en Malvinas.

Por José Alfredo Borotti

El Estado nacional por medio de Líneas Aéreas del Estado-LADE, organismo de fomento aerocomercial perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina, conectó por primera vez las Islas Malvinas con el continente, el 15 de febrero de 1971 por medio de un avión de búsqueda y salvamento, bimotor trifibrio (tierra, agua, nieve) Grumman Albatros HU 16B, trasladando al Hospital Regional de Comodoro Rivadavia a un enfermo residente de las Islas Malvinas- Matthew Connan-, gravemente afectado de hematemesis-cirrosis-. El traslado del habitante malvinense fue realizado a pedido del gobierno Británico por intermedio de su embajada en la Ciudad de Buenos Aires y con la intervención de nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto que requirió la colaboración de la Fuerza Aérea Argentina para efectuar la evacuación. El éxito

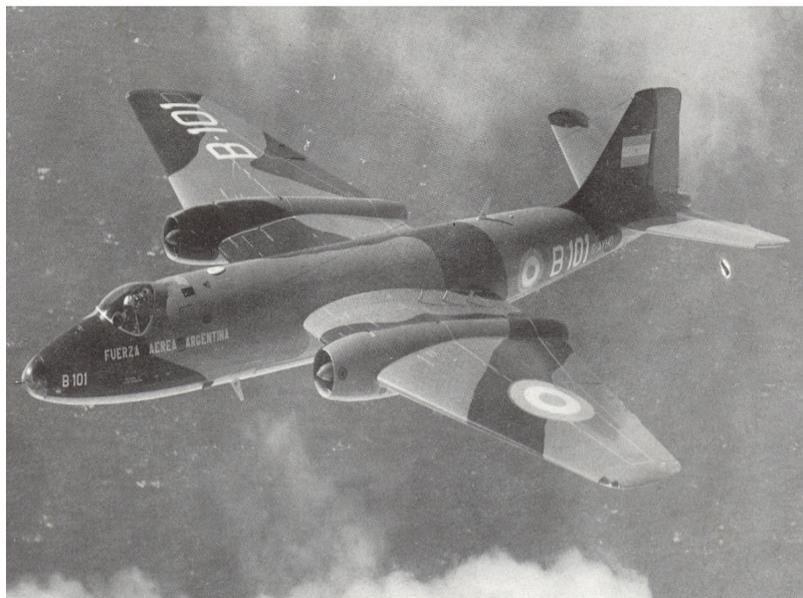


de esta operación aérea y los beneficios que podían obtenerse a futuro con la apertura de las comunicaciones para los Isleños, impulsó al gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, a iniciar conversaciones con nuestro país que culminaron con la firma de la declaración conjunta de Buenos Aires -1 de julio de 1971-. Dos días después de la firma de esa declaración, comenzó a funcionar el puente aéreo entre Co-

modoro Rivadavia y Bahía Stanley. La inauguración del servicio de fomento aerocomercial regular fue administrado por Líneas Aéreas del Estado. De esta forma, la Argentina, quebró el aislamiento que mantuvo durante décadas confinados a los isleños en el archipiélago.

Acuerdo de Buenos Aires.

El acuerdo de nuestro país



con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, establecía:

- Un servicio aéreo regular.
- Comunicaciones navales, postales y telegráficas.
- Facilidades turísticas.
- Emisión de certificados provisionarios para los viajeros.
- Asistencia hospitalaria para los isleños.
- Envío de maestras argentinas a Puerto Stanley.
- Becas de estudio a los malvinenses.
- Exenciones impositivas.
- Instalación de una oficina de LADE en la capital de las Islas.
- Exención del servicio militar obligatorio argentino a los isleños y otras facilidades tendientes a mejorar sus condiciones de vida.

Beneficios de la integración.

Por primera vez en la histor-

ia, luego de este acuerdo los Isleños podían recibir y hacer llegar correspondencia al continente en cuestión de horas. También, una nueva dieta alimentaria que les permitía disfrutar en su alimentación de frutas y hortalizas frescas, lácteos, carne fresca y medicamentos que en el día llegaban desde el continente.

Los vuelos trifibios.

El primer vuelo regular oficial de Líneas Aéreas del Estado, con aviones trifibios Albatros fue el 12 de enero de 1972. Es servicio aéreo regular de pasajeros, carga y correspondencia mantuvo una frecuencia de dos servicios mensuales: segundo y cuarto martes de cada mes. Esta operación resultaba económicamente gravosa para la Fuerza Aérea Argentina. Cada vuelo significaba una

erogación de veinticinco mil pesos (\$ 25.000), debido a que era necesario utilizar "jatos", cohete que daba apoyo y fuerza al despegue del aparato desde el agua, con carga máxima. En consecuencia, se estudió la posibilidad de construir una pista en Puerto Stanley que en el término de seis meses quedó habilitada. Los aviones Albatros, realizaron de enero a noviembre de 1972, un total de 30 vuelos-203 horas de vuelo-. Cada vuelo era una nueva aventura que afrontaban tripulantes y pasajeros. Duraban tres horas, travesía por el mar que unía el continente con las Islas. El 15 de noviembre de 1972, fue la fecha del último vuelo del avión Albatros -trifibio- y en coincidencia, el vuelo inaugural del avión biturbohélice Fokker F27, con ruedas, que aterrizó en la pista de aluminio.

Construcción de la Pista de Aluminio.

Por medio de un trabajo silencioso y tenaz, con

ANTECEDENTES POLÍTICOS DE LADE EN MALVINAS.

A partir de la Resolución ONU 2065 del 4 de enero de 1966 las negociaciones diplomáticas con Gran Bretaña tomaron un giro favorable, ya que invita a los Gobiernos de la Argentina y Reino Unido a proseguir sin demora las negociaciones a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo en cuenta los intereses de la población de las Islas Malvinas. En 1970, una nueva Resolución ONU 2621 favorece nuestra causa al expresar que la continuación del colonialismo constituye un crimen y una violación al derecho internacional. En julio de 1971, “la Declaración conjunta de Buenos Aires, logra por primera vez acuerdos concretos. Compromete a nuestro país a:

- 1 – Establecer comunicaciones aéreas y mantenerlas entre las Islas Malvinas y el Territorio continental de La República Argentina.
- 2 – Brindar facilidades para la salud y educación de los isleños.
- 3 – Proveer a precios de fomento combustibles líquidos y gas envasado, con su correspondiente asistencia técnica y apoyo logístico.

El gobierno argentino da una rápida y efectiva respuesta a las necesidades de comunicación aérea a través de la implementación de los vuelos regulares de LADE.

MALVINAS ES PARTE DEL PATRIMONIO NACIONAL.

El archipiélago de las Islas Malvinas tiene una extensión de 11.950 km². Su enclave geográfico es de suma importancia, aparte de ejercer el control sobre el Atlántico austral, es la llave que une el Océano Atlántico con el Pacífico a través del estrecho de Magallanes. Aparte de sus importantes riquezas asociadas con los yacimientos petrolíferos, gas natural y minerales; en el Archipiélago de Georgias y Sandwich del Sur, existe un pequeño crustáceo llamado “krill”, que por su alto valor proteínico, puede llegar a constituirse en la gran reserva mundial de alimentos.





acuerdo del gobierno inglés, el Gobierno nacional de esa época, con el objeto de profundizar la integración de las comunicaciones entre ambos países, monta en la Isla por medio la Fuerza Aérea, una pista de planchas de aluminio de 720 metros de largo, por 30 metros de ancho- un ingenio de infraestructura aeronáutica para la época- en la zona de Cabo San Felipe, a 5 kilómetros de Puerto Stanley. También, se construyen el aeródromo la sucursal-agencia- de LADE y los caminos que unieron éste con la ciudad de Puerto Stanley.

Sucursal de LADE en Malvinas.

La Agencia Malvinas de LADE, se inaugura en Puerto Stanley el 20 de noviembre de 1972, en un

terreno cedido por el gobierno de las Islas. Se designa un Jefe de Agencia y se instala en ella un equipo de radio BLU. La Agencia fue provista en 1974 de dos vehículos: una camioneta pick-up Dodge D200, utilizada en las Islas como apoyo al servicio aéreo de pasajeros carga y correspondencia entre el archipiélago y el territorio continental argentino.

El aeropuerto de Malvinas.

A partir de 1975, el gobierno de Gran Bretaña, inaugura una pista pavimentada y aeropuerto en la capital de las Islas. La pista medía 1.250 metros de largo por 30 metros de ancho. En ella, luego del desembarco del 2 de abril de 1982, se creó la Base Aérea Militar Malvinas-BAMM- desde donde operaban los Fokker F27 y F28

de Líneas Aéreas del Estado, pertenecientes a la Fuerza Aérea Argentina, reconfigurados para transportar tropas o como transporte de sanidad militar-24 camillas-.

Dinámica aérea de la BAMM.

La Base Aérea tenía asignados también, helicópteros Bell 212 y CH 47 C Chinook, -empleados en operaciones antárticas-. Estos aviones conformaron en conjunto con dos aviones Cessnas, un Escuadrón de Servicios. Durante las operaciones de la Guerra del Atlántico Sur, los aviones de carga C 130 Hércules, formalizando el puente aéreo con el continente, permanecían por espacio de 15 / 20 minutos en un extremo de la pista pavimentada, con sus motores en marcha mientras se producía la descarga de víveres, combustible, lubricantes, materiales y equipos para nuestras tropas. Los Hércules C 130, mantuvieron el puente aéreo dur-

LA CREATIVIDAD AL SERVICIO DE LA SUPERVIVENCIA.

Un detalle curioso, creativo e innovador generado por los ingenieros y técnicos aeronáuticos de la Fuerza Aérea Argentina durante la guerra del Atlántico Sur, fue la adaptación e instalación de lanzabombas de aviones de combate Pucará-bombas de 500 libras- en los planos- alas del avión- donde se aloja el combustible, llevando a cabo algunas misiones de bombardeo. En estas misiones, también, se lanzaban bombas desde la bodega del avión a través de la rampa de carga trasera. Como resultado de las técnicas empleadas y objetivos alcanzados durante las operaciones aeronavales, se acabó con el mito de la invulnerabilidad de los destructores y fragatas lanzamisiles inglesas.



LOS HELICÓPTEROS.

Los helicópteros- poco difundida su acción- en Malvinas, realizaron durante la guerra, auténticas proezas volando en condiciones límite de techo y visibilidad, rescatando pilotos de combate que se habían eyectado de sus aviones, cayendo sobre el mar o el inhóspito territorio de las Islas. En una ocasión, rescataron un piloto británico herido: Jeff Glover.

* (También realizaron tareas de logística, como el traslado de las sacas de correo a los diferentes puntos de la Isla).



ante el bloqueo británico a las Islas desde el 1 de mayo al 14 de junio. El puente aéreo comenzó a funcionar a partir de las 08.45 horas del 2 de abril de 1982. Estos aviones realizaron 31 aterrizajes en Puerto Argentino; transportaron 514 personas y evacuaron 264 heridos. Para evitar los radares enemigos, los pilotos debían volar a una altura de 15 metros sobre la superficie del océano. Efectuaban la navegación nocturna mediante el método de peinar olas-

pegados al agua- apoyándose principalmente en el radio altímetro- mide la altura del avión al agua-. El avión Hércules C 130, fue el último avión argentino en despegar de Puerto Argentino-domingo 13 de junio a las 21.10 hs.- entre terribles bombardeos terrestres y navales.

Balance de una década.

Durante una década- 1972/1982- los vuelos regulares de pasajeros de

LADE, primero anfibio y luego con aviones de ruedas, partían de Comodoro Rivadavia con destino a Puerto Argentino. Los servicios de la línea militar se cancelaron a partir del comienzo de las hostilidades bélicas producidas el 2 de abril de 1982. Al 31 de marzo de 1982, LADE, había realizado a las Islas Malvinas un total de: 1515 vuelos, transportado 21.597 pasajeros, 465.763 kilogramos de carga y un total de 3.553 horas voladas.

LOS PILOTOS ARGENTINOS DESTRUYERON LOS MITOS INGLESES.

Las mejores contramedidas empleadas por los pilotos de combate argentinos, fueron las de volar a la altura de las cubiertas de los buques. Este método hizo que en muchas ocasiones, evitaran ser detectados por los radares de los buques, hasta aproximadamente una distancia de unos 10 Km. de éstos. Los pilotos cazadores, cumpliendo sus misiones, debían enfrentarse a varias barreras de fuego. Después de sortearlas, con destreza, ayuda de la providencia y suerte, lanzaban sus bombas a tan baja altura que en alguna ocasión, llegaron a colisionar con las antenas de los buques a los que atacaban, perdiendo por tal motivo en el combate, algún tanque de combustible. La teoría naval de la época, aseguraba la necesidad de atacar a buques de esas características con oleadas de un mínimo de siete aviones para tener probabilidades de éxito. Los pilotos argentinos, demostraron que esa teoría no era cierta, ya que con formaciones compuestas por solo tres aviones fueron capaces de dañar un gran número de buques de guerra ingleses. Fueron dañados o hundidos un total de 16. Casi un 35% del total de la flota inglesa.