



Aviones de LADE: protagonistas en Malvinas

Por José Alfredo Borotti
asdireccion@lade.com.ar

A un cuarto de siglo de aquel 1° de mayo, fecha de Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina-, los argentinos reconocen cada año a los pilotos que brindaron una lección silenciosa de coraje y heroísmo, ofreciendo su vida por la Argentina.

Los pilotos de combate concretaron hazañas con diferentes aviones: Douglas A-4B Skyhawk; Douglas A4C; I A 58 Pucará; Mirage M II; Dagger M-5 y Canberra Mk62.

Los pilotos de transporte -muchos de ellos, antes del conflicto volaban aviones de LADE- realizaron diferentes misiones: reconocimiento aéreo, búsqueda, rescate y salvamento de pilotos de aviones de combate. Transporte de tropas, equipos, víveres, medicamentos; combustibles, lubricantes, material aéreo, material terrestre, armamento, reaprovisionamiento en vuelo de aviones de combate y lanzamiento de cargas en vuelo.

En todas estas acciones los pilotos mostraron un emocionante valor al conducir las diferentes aeronaves de transporte: Lockheed C 130 Hércules, De Havilland DHC 6 "Twin Otter", Lear Jet 35, Boeing 707, Fokker F 28 Fellowship, Fokker F27 Mk 400.



El aeropuerto de Malvinas

El aeropuerto de la capital de las Islas Malvinas tenía una pista pavimentada de 1.250 metros de largo por 30 metros de ancho. Desde ella operaban los Fokker F27 y F28 de Líneas Aéreas del Estado LADE, reconfigurados para transportar tropas o como transporte de sanidad militar.

Luego del desembarco del 2 de abril se creó allí la Base Aérea Militar Malvinas. Tenía asignados helicópteros Bell 212 y CH 47 C Chinook, -empleados en operaciones antárticas-. Conformaron un Escuadrón de

Servicios junto a dos aviones Censas. Los aviones de carga C 130 Hércules, permanecían por espacio de 15 a 20 minutos en un extremo de la pista, con sus motores en marcha mientras se producía la descarga de víveres, combustible, lubricantes, materiales y equipos.

El polifacético Hércules

Los Hércules C 130 mantuvieron el puente aéreo durante el bloqueo británico a las Islas, del 1° de mayo al 14 de junio. El puente aéreo comenzó a funcionar a partir de las 8.45 del 2 de abril de

1982. Los Hércules 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 radioaltímetro.

El Hércules C 130 fue el último avión argentino en despegar de Puerto Argentino el domingo 13 de junio a las 21.10, entre terribles bombardeos terrestres y navales.

La audacia derribó teorías navales

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 kilómetros.

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 ese motivo 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 sólo 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 por ciento del total de la flota inglesa.

