

PUENTE AEREO A MALVINAS

por

Rubén Oscar Palazzi

PROLOGO

El presente trabajo fue realizado en diciembre de 1983, para llenar un vacío con relación al transporte aéreo militar ejecutado por la Fuerza Aérea Argentina durante el Conflicto del Atlántico Sur.

No fue publicado y quedó solamente como fuente de consulta y bibliografía recomendada de la asignatura Operaciones Aeroespaciales de Transporte que se imparte en la Escuela Superior de Guerra Aérea.

Un resumen, con el título *Puente Aéreo a Malvinas* ("Air Lift to Malvinas"), se publicó en la Revista Nacional Aeronáutica y Espacial, Aeroespacio N° 439 (Mayo-Junio 1984) en español e inglés. Por la misma época, la revista española *Defensa, Revista Internacional de Ejércitos, Armamento y Tecnología* dio a conocer gran parte del mismo, incluyendo gráficos y fotografías, en dos entregas, la primera en el N° 74 (Junio, 1984) y la segunda en el N° 75 correspondiente a Julio de 1984.

Esta reimpresión, aunque correspondería hablar de primera edición, contiene algunos agregados con respecto al trabajo original de 1983, tales como el listado del personal de tripulantes pertenecientes a los distintos Escuadrones, que participaron en el denominado Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), en el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM), o en la Zona del Interior (ZI), realizando misiones de transporte aéreo militar; la actividad de transporte aéreo en los Escuadrones de Helicópteros desplegados en las islas; la guía que se utilizaba para cada reunión previa al vuelo (RPV) antes de un *cruce*; una síntesis meteorológica de las islas y rutas de aproximación como así también de la zona sur del continente desde el 1° de mayo al 14 de junio de 1982; los procedimientos a utilizar en caso de ser atacados, ya sea con el avión en tierra o en vuelo (aplicables al **C-130 Hércules**), surgidas en parte de una carta enviada a mediados de mayo, por un ex-piloto de la USAF a un piloto argentino, y algunos relatos relacionados con los vuelos a las islas por parte del Escuadrón I a partir del 1° de mayo.

El objetivo de su publicación, luego de transcurridos más de quince años de los hechos narrados, constituye un reconocimiento para todos aquellos que participaron integrando tripulaciones en misiones de transporte aéreo militar o formaron parte de los medios de apoyo operativo. Esos hombres desarrollaron tácticas inéditas para evitar ser detectados por el enemigo en cada vuelo, en cada *cruce*, hacia y desde las islas, sin medir la dimensión del adversario ni especular con los riesgos que se corrían, en defensa de la dignidad de las armas propias, con los medios que la Nación le confió a la Fuerza Aérea para ejercer sus responsabilidades.

En primer término se publica el trabajo original, tal como fue presentado en diciembre de 1983 y al final, luego de los diez cuadros que detallan las cantidades de personal y material transportado, se incluyen los temas agregados (listados de personal, relatos, procedimientos, etc.).

Buenos Aires, setiembre de 1997.

Ruben Oscar Palazzi
Brigadier Mayor

LA EJECUCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO MILITAR REALIZADO POR LA FAA DURANTE EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

(1de abril al 29 de junio de 1982)

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es una síntesis de lo realizado por la Fuerza Aérea Argentina (FAA) en cumplimiento de una de sus responsabilidades operacionales, la de transporte aéreo militar, durante el conflicto del Atlántico Sur.

Comienza con un breve relato de una reunión efectuada el 1 de abril de 1982 en la I Br. Ae. En esa reunión, una **Reunión Previa al Vuelo** (RPV) como tantas otras, los tripulantes tomaron conocimiento de que al día siguiente el **Comando Aéreo de Transporte** (CAT) participaría de una operación aerotransportada en las islas Malvinas.

A continuación se especifica lo realizado el 2 de abril de 1982 para proseguir luego con lo ejecutado durante ese mes y que dio en llamarse el **PUENTE AÉREO a MALVINAS**. Lo ocurrido durante ese mes y que puede prestarse a confusión por los cuadros o figuras que detallan las cantidades de lo transportado tiene sus explicaciones. Por un lado, material aéreo **C-130** y **F-28** como Componente de Transporte Aéreo de la Fuerza Aérea Sur (FAS) efectivizaron el enlace desde Comodoro Rivadavia (CRV) y Río Gallegos (GAL) a las Islas Malvinas (MLV), mientras que el Comando Aéreo de Transporte (CAT) lo hacía desde la Zona del Interior (ZI) hacia los distintos aeródromos del Teatro Operaciones Atlántico Sur (TOAS) en el continente.

A partir del 18 de abril de 1982, debido al incremento brusco de los requerimientos y a la ausencia total de transporte por modo marítimo, personal del CAT, basado en CRV, se hace cargo de la planificación y ejecución del transporte aéreo con destino a MLV.

Iniciadas las hostilidades, el 1º de mayo, nuevamente se conforma un Componente de Transporte Aéreo dependiente de la FAS para materializar el enlace y traslado de medios hasta MLV. Esta parte se relata bajo el título *El Puente Aéreo a partir del 1º de mayo*.

La odisea de los cruces intenta describir, con escuetos testimonios de los propios tripulantes del Escuadrón I, algunas peripecias que se materializaban en los vuelos (*cruces*) que se realizaron entre el 6 de mayo y el 13 de junio.

Una Operación Aerotransportada irrealizable, constituye una somera descripción de un asalto aéreo que se previó realizar durante la última semana del mes de mayo y que una serie de factores condicionantes hicieron inaceptable su ejecución.

El trabajo concluye con un *Resumen y Conclusiones*.

En los gráficos o cuadros se detallan las cantidades de personal y material transportado en cumplimiento de los requerimientos de la propia FAA, del Ejército (EJE) o Armada (ARA) con

especificación de porcentajes en cada caso. También se incluyen las horas de vuelo insumidas, aterrizajes, misiones programadas y las no cumplidas por diferentes causas. Se brinda una explicación de cada cuadro al final del trabajo.

Todo el trabajo se reduce pues al campo táctico y solo incursiona circunstancialmente en el estratégico militar y el operacional cuando ello es absolutamente necesario para la comprensión de aquél.

En lo que respecta a la FAA y por ser éste un trabajo dedicado a relatar una de sus responsabilidades operacionales, como es la del Transporte Aéreo Militar, indudablemente se incursiona en conceptos que hacen tanto a la Doctrina Básica como a la de Conducción, Procedimientos y Empleo en todo aquello relacionado con las Operaciones Aéreas de Transporte.

Asimismo todo esto no habría sido posible sin el valioso aporte de personal del EM del CAT y los comentarios realizados, tanto por las tripulaciones de los Escuadrones participantes como los que integraron los equipos de apoyo técnicos, los medios de apoyo operativo (Terminal Aérea de Cargas, Elementos Control de Transporte Aéreo y Equipo Control de Combate) y aquellos que de una manera u otra vivieron esta operación con el pleno convencimiento de ejecutar la tarea impuesta de la mejor manera posible.

LOS PROLEGÓMENOS (D - 1)

Hacia fines de marzo, los tripulantes adscriptos al Grupo 1 de Transporte Aéreo (Gpo 1 Tr Ae) con asiento en la I Brigada Aérea fueron citados para una reunión que tendría lugar el jueves 1 de abril a las 17:00 horas.

Para la gran mayoría, la reunión a la que concurrían, parecía ser una más de las que mensualmente realizaba el Jefe de Grupo con las tripulaciones de los cuatro Escuadrones Aéreos, para tratar temas operativos y de estandarización; más aún, como ésta era la primera del año 1982, muchos pensaron que se realizaba para fijar las pautas a tener en cuenta durante el año o impartir directivas de carácter general. Sin embargo algunos fueron avisados para que llevaran *elementos de pernocte* pues despegarían esa misma noche.

Indudablemente que para gran parte de los asistentes, tripulantes todos, la sorpresa fue total apenas iniciada la reunión. El Jefe del Gpo. 1 Tr. Aé., que era quién exponía, había comenzado a detallar los *movimientos* de una operación aerotransportada, con entrega por aterrizaje de personal y material, a realizarse en las primeras horas del 2 de abril. La sorpresa, la constituía la zona de aterrizaje ya que era nada más y nada menos que el aeródromo de las **ISLAS MALVINAS**, llamado por ese entonces Puerto Stanley (Puerto Argentino).

La operación, desde el punto de vista del Transporte Aéreo Militar, denominada *ARIES* 82, estaba concebida en cuatro fases (Alistamiento, Despliegue, Asalto Aéreo y Sostenimiento) y había comenzado, para el personal de Operaciones de la Brigada, hacía varios días con la planificación y coordinación de la misma. Para otros, en especial algunas tripulaciones,

comenzaría recién esa misma tarde con el traslado de los medios aéreos hasta Comodoro Rivadavia (CRV).

El material aéreo que se utilizaría el viernes 2 de abril pertenecía a los cuatro Escuadrones Aéreos de la I Brigada Aérea de El Palomar. Del Escuadrón I, participarían cuatro aeronaves **C-130H** para el traslado de personal y material ; del Escuadrón II, cinco **Fokker F-28 MK 1000** para el transporte de personal ; del Escdr. III, un **IA 50 G-II** para tareas de enlace y del Escdr. IV, un solo **Fokker F-27** para búsqueda y salvamento.

En la reunión de ese jueves por la tarde, y en forma similar a lo que se realiza en todas las reuniones previas a un vuelo, el Jefe de Grupo detalló las tareas que se ejecutarían al día siguiente, es decir el 2 de abril, explicitando la misión, horarios, medios a trasladar, indicativos, frecuencias, en síntesis todos aquellos aspectos que hacen a los cuatro movimientos en que se divide una operación de transporte aéreo (inicial de alistamiento, de carga o embarque, aéreo operativo y de entrega) y que involucran una serie de factores a ser tenidos en cuenta.

Luego de la reunión, cada tripulantes se interiorizó en su respectivo Escuadrón de la constitución de las tripulaciones, avión asignado y horarios, retirando la documentación preparada para el caso. Minutos más tarde, comenzaba el despegue de los aviones, para dirigirse a Comodoro Rivadavia.

La planificación de la operación no había presentado dificultades para el Departamento Operaciones de la Brigada, núcleo embrionario del Comando Aéreo de Transporte, ya que implicaba la preparación y coordinación de tareas predispuestas por demás rutinarias para ésta unidad de la FAA.

Casualmente, una de las características más distintivas del transporte aéreo militar es la gran utilización de su medios en tiempo de paz y en tal sentido, las aeronaves de la Brigada y sus tripulaciones volaban a diario miles de millas a lo largo y ancho del país, para satisfacer una serie de necesidades que no perseguían objetivos específicamente militares, sino que aprovechaban una parte del Poder Aeroespacial para colaborar en el desarrollo nacional, realizando los servicios aéreos de fomento en todo el sur argentino, a través de LADE, y trasladando personal y carga entre distintos puntos del país ante requerimientos de organismos tanto públicos como privados.

También a diario, se planificaban y ejecutaban vuelos para materializar requerimientos de tipo operativo o logísticos de la propia Fuerza o de las otras FF. AA., y asiduamente, con fines de adiestramiento, se realizaban operaciones aerotransportadas para entregar por lanzamiento aéreo, personal y material del Ejército perteneciente a la IV Brigada de Infantería Aerotransportada con asiento en Córdoba, participando de estas tareas los Escuadrones I y IV de la I Brigada Aérea.

Es decir que por una u otra razón, el personal de Operaciones de la Brigada estaba sumamente habituado a toda la mecánica que requiere la planificación, coordinación, ejecución y control o supervisión de una operación aérea de transporte.

Tampoco era ajeno a la presencia de la FAA y en especial a las tripulaciones de la Brigada el aeródromo de las islas Malvinas, ya que desde hacía más de una década se efectuaba un servicio aéreo regular con la isla Soledad (Puerto Stanley¹), iniciado primeramente con los **HU 16-B Albatross** (julio de 1971) y continuando a partir del 15 de noviembre de 1972 con material **Fokker**

¹ Puerto Argentino

F-27 (al contar con la pista de aluminio construida por el Grupo 1 de Construcciones de la FAA), agregándose en los últimos años un vuelo semanal con **Fokker F-28**.

Tanto las tripulaciones de **F-27** como de **F-28** conocían la zona de operación, a raíz de los vuelos semanales que se realizaban cumpliendo el servicio LADE; en el Escuadrón I no ocurría lo mismo ya que muy pocas tripulaciones de *Hercules* habían aterrizado en las Islas Malvinas. Durante 1981 se habían realizado varios vuelos de **C-130H** trasladando carga a las islas y pocas semanas antes del 2 de abril, un **KC-130** que realizaba una tarea de Exploración y Reconocimiento Aéreo Lejano, regresando desde la vertical de la isla Pájaro (Georgias del Sur) se había visto obligado a efectuar un aterrizaje en Puerto Stanley² para subsanar un problema técnico. Sin embargo, aunque eran pocos los de **C-130** que habían operado en la isla, todos sin excepción las conocían desde el aire, ya sea por los vuelos de Exploración y Reconocimiento Aéreo Lejano que se realizaban normalmente hasta las Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los que partiendo de El Palomar unían directamente la Base Marambio en Antártida, por cuanto todos esos vuelos pasaban de ida o regreso por la vertical de las islas Malvinas.

Todos estos vuelos habían permitido consolidar la presencia nacional en el Atlántico Sur, implantar un servicio semiregular de lanzamiento de correspondencia sobre bases antárticas y sub-antárticas argentinas, realizar los primeros reconocimientos aerofotográficos sobre las islas Georgias y Sandwich del Sur, ejecutar prospección de hielos marinos, suministrar información meteorológica al SMN y apoyar los vuelos de AA en la ruta Río Gallegos-Auckland (NZ) para una eventual tarea de búsqueda y salvamento. Todo ello había contribuido a que las tripulaciones de transporte de la FAA estuvieran familiarizadas con largos vuelos sobre el Atlántico Sur y los archipiélagos australes.

Este conocimiento previo de la zona de operación había facilitado la tarea de planificación. Una tarea más que sería cumplida con responsabilidad y eficiencia como tantas otras. Para algunos un tarea más. Pero independientemente de los pensamientos que cada uno guardaba en su interior, esta operación tenía algo distinto y ese algo distinto era el nombre del objetivo: **MALVINAS**.

² Puerto Argentino

EL 2 DE ABRIL DE 1982

En las primeras horas de la madrugada del viernes 2 de abril de 1982, la IX Brigada Aérea con asiento en Comodoro Rivadavia tenía un movimiento inusitado.

En la plataforma de la aeroestación se hallaban estacionados tres **C-130H** y dos **F-28**. A las 01:00 había arribado otro **C-130H** seguido un poco más tarde de un **KC-130**.

A la unidad comenzaron a ingresar efectivos del Ejército que serían aerotransportados hacia las Islas Malvinas, el RI 25, la Compañía de Ingenieros de Combate 9 y Elementos del Comando de la IX Brigada de Infantería.

Cerca de las cuatro de la mañana comenzó el embarque de personal y material. Se iniciaba así el segundo movimiento de toda operación de transporte y de hecho se ponía en marcha la fase Asalto del Plan ARIES 82.

La hora prevista originariamente para iniciar la operación fue demorada. El **C-130H** TC-68 con el indicativo LITRO 1 despegó rumbo a MLV a las 05:15 hs. transportando un total de 108 pasajeros constituidos por personal del Componente Aéreo del TOM, el GOE, un ECTA y material para la TAC de MLV. Estos efectivos de la FAA debían hacerse cargo del aeródromo y organizar los medios de apoyo operativo con la finalidad de soportar la operación de transporte aéreo.

Una hora más tarde despegó el TC-63 (LITRO 2), trasladando similar cantidad de efectivos pertenecientes a EJE. A las 06:55 lo hizo el TC-64 (LITRO 3), trasladando 100 pasajeros de EJE y un vehículo.

El despegue de LITRO 4 (TC-65) que transportaba el Radar móvil de la FAA no se efectivizó a la hora prevista por una falla técnica.

Con los intervalos programados continuó luego el despegue del material FOKKER F-28 trasladando personal.

A las dos horas de iniciada la operación se hallaban en el aire tres **C-130H** mientras se aprestaba a iniciar el rodaje en CRV el primero de los **F-28**. (TC-53 LITRO 5).

Las 517 millas marinas que separaban Comodoro Rivadavia del hasta entonces Puerto Stanley (Pto. Argentino) podrían ser cubiertas por los *Hercules* en aproximadamente 01:50 hs. de vuelo, mientras que a los **F-28** les demandaría un tiempo relativamente menor.

Sin embargo, el aterrizaje del primer avión recién pudo efectivizarse a las 08:45 hs. El TC-68 debió permanecer en "espera" hasta tanto la pista fuera habilitada por cuanto unos vehículos colocados sobre la misma impedían el aterrizaje.

Los otros dos **C-130H** en vuelo, debieron reducir su velocidad para guardar los márgenes establecidos. A las 10:00 hs. se producía el despegue del LITRO 3 de regreso a CRV mientras comenzaba la aproximación a MLV de LITRO 5.

Antes del mediodía de ese 2 de abril, la fase Asalto Aéreo del Plan ARIES 82 había finalizado.

Iniciada originalmente como una tarea de Asalto Aéreo, se transformó a medida que avanzaba en su desarrollo, en un Transporte de Tropas, ya que al arribar a las islas los efectivos aerotransportados, las operaciones de reconquista del archipiélago comenzadas en las primeras horas de esa mañana se hallaban próximas a finalizar, encontrándose el aeródromo de la futura BAM Malvinas bajo el control de fuerzas propias.

EL PUENTE AÉREO

Normalmente, la denominación de Puente Aéreo es utilizada para definir a los vuelos de abastecimiento aéreo (traslado de medios y servicios en general, exceptuando el personal) que se efectúan para unir puntos, entre los cuales, es imposible o muy dificultoso utilizar otros medios de transporte de superficie (marítimo o terrestre) ya sea por razones geográficas u operativas.

Cuando se requiere abastecer a fuerzas ubicadas en un determinado lugar, mediante un plan preestablecido, se realizan vuelos regulares dando origen a las llamadas Líneas Aéreas de Comunicación, las que se inician con “Líneas Troncales” (vuelos que unen los centros de almacenamiento y/o concentración de la Zona del Interior (ZI) con los lugares de redistribución del material en el Teatro de Operaciones. En éste, mediante las “Líneas Secundarias” se distribuye la carga que fue transportada por las Líneas Troncales; si esto último no es factible se recurre al Puente Aéreo.

Ocurrida la recuperación de las islas el 2 de abril, que para el transporte aéreo significó cumplimentar la fase Asalto Aéreo del Plan ARIES 82, a partir del día siguiente, sábado 3 de abril, comenzó la fase Sostenimiento. Durante todo ese mes, los medios de difusión se refirieron al Puente Aéreo, cuando en realidad se efectuaron varios procedimientos operativos: Transporte de Tropas, Abastecimiento Aéreo (por aterrizaje y descarga de los aviones) y Traslados Aéreos. Vale decir que no se transportó exclusivamente carga para abastecer a las fuerzas en Malvinas (tal es el concepto del abastecimiento aéreo) sino que también se trasladaron nuevas unidades que serían utilizadas posteriormente para el combate (Transporte de Tropas) y a las cuales habría que abastecer más adelante; por otro lado una serie de requerimientos provenientes de distintas fuentes dio lugar a varias tareas de Traslado Aéreo. Sin embargo, en el presente trabajo, se utilizará la denominación de Puente Aéreo.

Hechas estas consideraciones, cabe realizar otras, que ayudarán a comprender la magnitud del esfuerzo que los medios de transporte aéreo de la FAA tuvieron que asumir.

Es bien conocido que entre las ventajas del transporte por aire, se cuentan la velocidad (muy superior a cualquier otro medio), el alcance, la gran movilidad que brinda el avión, la versatilidad y flexibilidad que el mismo provee, las menores necesidades de infraestructura y la simplificación de los procedimientos logísticos (piénsese en la ventaja que implica entregar por lanzamiento aéreo varias decenas de paracaidistas o toneladas de pertrechos en el lugar y oportunidad requeridos).

Pero si bien posee grandes ventajas con respecto a los otros modos de transporte (marítimo o terrestre) se apunta como su principal desventaja el mayor costo relativo de operación. De allí que la utilización del transporte por modo aéreo responda a ciertos factores que aconsejan o hacen aceptable el uso del mismo: cuando **el factor tiempo es trascendente**, es decir cuando la urgencia se transforma en imperativo o cuando **la seguridad de lo que se traslada es determinante**. Aún así un tercer factor, ventaja exclusiva del transporte aéreo, coadyuvará a

completar el análisis de aceptabilidad y es el referido a las características geográficas que se interpongan para que no puedan ser utilizados los otros modos, ya sea el marítimo o el terrestre.

Es evidente que el transporte por modo marítimo puede llevar cargas muy superiores a los medios aéreos (en tonelaje y volumen) y éste indudablemente es el que debería haber sido utilizado, por lo menos durante las primeras semanas de abril. Muy distinto habría sido, en vista de la estrategia operacional adoptada luego, pretender utilizar el transporte por modo marítimo hacia fines de abril o a partir del inicio de las hostilidades. No se pretende profundizar éste análisis, pero sí puntualizarlo para que se comprenda mejor la magnitud del esfuerzo realizado por la aviación de transporte, ya que la Zona de Exclusión anunciada el 07 y puesta en vigencia por el RU el 120400 GMT de abril actuó como factor determinante, recayendo todo el peso del transporte de los medios, en el modo aéreo.

La operación de recuperación había partido de un planeamiento que comprendía el día “D” y el D+1 (2 y 3 de abril), con un total de 33 tareas predisuestas, incluidos los requerimientos de EJE y de la propia FAA. En estos dos días se volaron 259 horas, trasladando 1761 pasajeros y 272 toneladas.

Al comenzar la cuarta fase de la Operación ARIES 82 (Sostenimiento), se repliega parte del material aéreo que había participado en la operación del 2 abril, permaneciendo en CRV, como Componente de Transporte Aéreo de la FAS, dos **C-130H** y dos **F-28**, con la finalidad de satisfacer los requerimientos de emergencia (no previstos) que pudiesen provenir de las islas. Este material brindaba la posibilidad de cumplimentar en forma inmediata el transporte de 350 hombres o en su defecto 45/50 toneladas mediante un solo vuelo de las cuatro aeronaves.

A partir del 7 de abril, se reactiva el COMANDO AÉREO DE TRANSPORTE (CAT), con asiento en la I Brigada Aérea. El CAT comienza a centralizar los requerimientos provenientes de la propia FAA (CAE y FAS), mientras que los correspondientes a EJE y ARA son centralizados en el EMC, organismo al máximo nivel, que determina la prioridad y modo de transporte (marítimo o aéreo hacia Malvinas) y en caso de decidirse por el aéreo son derivados al CAT.

Hasta la reactivación del CAT, es decir hasta el 6 de abril inclusive, los medios de transporte aéreo de la FAA, en cinco días de operación y en cumplimiento del Plan ARIES 82, habían transportado 3122 hombres y 600 toneladas de carga, totalizando 540 horas de vuelo, lo que hacía un promedio de 108 horas diarias.

Establecidas las ya explicadas Líneas Aéreas de Comunicación, se utilizaron para las troncales (desde BUE, CBA, SIS, PAR, RTA, etc., hacia CRV y GAL) cinco **B-707** (tres de FAA y dos de AA), dos **C-130H**, un **F-28** y tres **F-27**. Los vuelos para las Líneas Secundarias, es decir dentro del TOAS en el continente, son realizados con **C-130H**, **F-28**, **F-27** y **G-II**, mientras que para el Puente Aéreo se mantienen dos *Hércules* y dos **F-28** operando desde CRV.

Así, la inicialmente denominada cuarta fase (Sostenimiento) comenzó a adquirir características y magnitud no previstas, lo que se agravaría a partir del 15 de abril con la suspensión definitiva del transporte por modo marítimo.

El 7 de abril, un requerimiento de ARA para el transporte de 370 hombres y 140 toneladas entre EPO y MLV significó afectar dos **C-130H** durante dos días continuos de operación. El 8 de abril, EJE requiere el traslado del GADA 601 entre MDP y MLV, lo que implicaba alrededor de

29 vuelos de **C-130H**. Simultáneamente, la aviación de transporte satisfacía las necesidades de las unidades de combate de la FAA que desplegaban a distintos puntos del sur.

El 9 de abril ya se habían volado 1080 horas y transportado 5780 pasajeros (1956 de FAA, 3443 del EJE y 381 de ARA) y 1140 toneladas de material (613 de la FAA, 412 del EJE y 115 de ARA).

El 11 de abril se refuerza el material aéreo que realizaba los vuelos entre CRV y MLV con dos **B-737** de AA, agregándose posteriormente aeronaves **C-130 H**, **F-28** y **F-27** de la FAA y un **BAC 500** de AU.

Se comienza a utilizar también el aeródromo de GAL como punto de partida a MLV, lo que no sólo ayudaba al descongestionamiento de CRV sino que también redundaba en un menor consumo de combustible de las aeronaves ya que la distancia se reducía en aproximadamente unas 100 millas náuticas.

Ante la situación de incremento brusco de los requerimientos particularmente en lo que hace al Puente Aéreo desde CRV y GAL hacia MLV, situación agravada por la ausencia casi total del transporte por modo marítimo y en vistas a obtener la mayor eficiencia de los medios de transporte aéreo, el CAT destaca a CRV un ECTA (Elementos de Control de Transporte Aéreo) a cargo del A3 de su EM, dimensionado a las circunstancias y constituido por un CCC (Centro Coordinador de Cargas), un órgano Operaciones, un POTA (Puesto Operaciones de Transporte Aéreo), un escalón de apoyo técnico y una TAC (Terminal Aérea de Cargas); a ésta última se agregan los medios idóneos pertenecientes a la IX Br Aé con asiento en CRV. De esta manera el CAT se hace cargo desde el 18 al 29 de abril de todo el transporte aéreo con destino a Malvinas.

Apenas finalizada la segunda semana de abril, se habían trasladado entre la ZI y el TOAS incluyendo las islas 10354 pasajeros y 2351 toneladas de carga, volando 1317 horas (1130 la FAA y 187 AA).

El aeródromo de la BAM Malvinas comenzó a tener un movimiento aéreo inusitado durante las veinticuatro horas del día, que disminuía únicamente cuando las condiciones meteorológicas (techos y visibilidad bajo mínimos o vientos fuera de norma para el aterrizaje) impedían la operación aérea.

Los mínimos meteorológicos para la pista 26 eran 100 mts. de techo y 2000 mts. de visibilidad horizontal, tanto para la operación diurna como nocturna. En caso de tener que efectuar "circulación visual" para la cabecera 08 se requería un techo de 190 mts. Sin embargo, éstos mínimos no era tan estrictos ya que en muchas oportunidades se operó con techos de 50 mts y escasos 500 mts de visibilidad. Pero al encontrarse el aeródromo "por instrumentos", la operación aérea sufría demoras por cuanto había que escalonar convenientemente todos los vuelos, en razón de que cada avión que arribaba debía efectuar la aproximación por instrumentos, hacer contacto visual, aterrizar y despejar la pista.

Otra de las causas que demoraba la operación aérea eran los fuertes vientos cruzados a pista, bastantes frecuentes durante el mes de abril. En varias oportunidades hubo que suspender totalmente los vuelos por vientos fuera de norma para el aterrizaje y/o despegue.

Aún así, la BAM Malvinas tenía una capacidad de recepción de aeronaves que no era ilimitada, lo que obligaba a escalonar las llegadas y salidas de los aviones. Se llegó al caso, en un

lapso de veintidós horas, en que la TAC de la BAM MLV atendió (repcionó, descargó y despachó) la cantidad de 76 aviones de distinto tipo, lo que brinda apenas un poco más de quince minutos para la atención de cada aeronave.

En el supuesto de que se hubiese contado con mayor cantidad de material aéreo de transporte, los resultados habrían sido similares por los factores ya expuestos, es decir los meteorológicos, el volumen y tonelaje que se pretendía transportar y la propia capacidad del aeródromo. Esto último impuso la necesidad de replegar aviones **F-27** y **F-28** para evitar tanta saturación en MLV.

Valga como ejemplo, la carga del buque *Ciudad de Córdoba*, que en la segunda quincena del mes de abril atracó en Puerto Deseado, sin efectuar el cruce a las islas a raíz de la ZEM impuesta por los británicos. Llevaba en sus bodegas todo el material perteneciente a la Brigada de Infantería III del EA (armamento pesado, vehículos, munición, carros de agua, cocinas de campaña, etc) que era necesario trasladar a MLV. Esa carga representaba alrededor de un centenar de vuelos de **C-130H** entre ADO/MLV y otros imposibles de realizar debido al volumen de ciertos elementos. Ello habría significado una semana continua de operación a un promedio de 14 vuelos diarios afectando a dicha tarea cinco o seis **C-130H**.

A esto cabe agregar que para ciertos vuelos, la pista de ADO resultaba marginal para pesos de despegue elevados. Si bien se realizaron algunos vuelos directamente desde ADO a MLV transportando lo más imprescindible, hubo que trasladar gran parte de los materiales por tierra hasta CRV para su posterior transporte por aire a MLV, lo que indudablemente significaba una gran pérdida de tiempo y un esfuerzo adicional para el modo aéreo, no previsto inicialmente.

En la semana del 19 al 25 de abril se realizaron solamente entre CRV y MLV 205 vuelos, de los cuales 91 fueron de **C-130H**, 74 de **F-28**, 36 de **B-737** (AA) y 4 de **BAC 500** (AU), lo que da un promedio de 29 vuelos diarios. Se volaron 706 horas transportando 2844 pasajeros y 1544 toneladas. El 25 de abril, por ejemplo, sobre 34 vuelos realizados desde CRV a Puerto Argentino (13 de **C-130H**, 13 de **F-28** y 8 de **B-737**) ocho vuelos debieron efectuar QRF por condiciones meteorológicas que impedían la operación.

El desembarque de pasajeros en la BAM MLV era una tarea que se realizaba en contados minutos, pero la descarga de material dependía del tipo de los elementos transportados y si éstos iban paletizados o no. De esa manera llegó a darse la situación de que ocupada la plataforma por dos **C-130H** y dos **F-28** en tareas de descarga, otro *Hercules* lo hacía en la calle de acceso y un **B-737** desembarcaba pasajeros en pista. Al mismo tiempo otras aeronaves volaban hacia MLV ajustando su hora prevista de llegada, dada con anterioridad, para evitar la saturación del aeródromo.

Esta saturación obedeció a falencias en la planificación en cuanto a volcar **todo** el esfuerzo al transporte por modo aéreo, situación que no se analiza en el presente trabajo, pero se la puntualiza por la sencilla razón de hacer ver que resultaba imposible transportar **todo** lo que pretendió trasladarse, habida cuenta de los factores mencionados: un solo aeródromo terminal, volumen de ciertas cargas, condiciones meteorológicas, etc.

Otro punto que cabe aclarar es el referido a la posterior distribución de personal y carga transportada que llegaba a MLV. Realizado el transporte aéreo entre los diversos puntos del continente y luego a MLV, éste constituía el aeródromo terminal por la sencilla razón de que no existía otro cuyas características permitiesen la operación de la aviación de transporte. La

redistribución desde la BAM MLV hacia las posiciones que ocupaban las FF.SS. quedaba bajo la responsabilidad de cada Fuerza. Sin embargo, material de helicópteros de la FAA, particularmente los **CH-47 Chinook** y **B-212** efectuaron el traslado de medios del EJE desde Puerto Argentino hasta distintos lugares de las islas.

Este sintético relato de lo que dio en llamarse el Puente Aéreo a MLV es una pequeña muestra de lo realizado por la Aviación de Transporte durante los veintiocho días del mes de abril (precisamente del 2 al 29).

El 29 de abril se cerraba una etapa. Ese día comenzó con un Alerta Roja en MLV desde las primeras horas. Pese a ello se realizaron desde las 08:38 hs de esa mañana, catorce vuelos (6 de **C-130H** y 8 de **F-28**) transportando 158 toneladas y 126 pasajeros finalizando las operaciones a la 17:00 hs por otra alerta de características similares.

Ese 29 de abril finalizaría el llamado Puente Aéreo, iniciado cuatro semanas atrás. Se habían volado 3509 horas transportando 20.233 pasajeros y 6.367 toneladas de carga entre la ZI y el TOAS. Exclusivamente hacia MLV, la aviación de transporte había trasladado 9215 pasajeros y 5008 toneladas de carga, volando 1929 horas y efectuando 452 aterrizajes en la pista de la BAM MLV. Pocos días más, comenzaría otro Puente Aéreo, con diferentes matices y de menor envergadura pero sumamente importante pues no sólo sería el único nexo de unión con el continente sino que demostraría al mundo la eficiencia profesional de los tripulantes de transporte de la FAA.

EL PUENTE AÉREO A PARTIR DEL 1 DE MAYO

Iniciadas las hostilidades con el ataque británico del 1 de mayo, era necesario continuar satisfaciendo los requerimientos emergentes de las fuerzas argentinas que se hallaban en las islas.

Si el Puente Aéreo realizado durante todo el mes de abril, había demandado un esfuerzo casi sobrehumano, en razón de la ausencia casi total del transporte por modo marítimo, cabía pensar que, si bien era imposible mantener la magnitud de tal esfuerzo, era imprescindible asegurar una línea aérea de comunicación con Puerto Argentino.

Habría que cumplimentar requerimientos de traslados de material de diversa índole (munición, armamento, medicamentos, víveres y alimentos en general), realizar evacuaciones sanitarias o traslados de personal. Se había volado durante todo el mes de abril, de día y de noche, pese al bloqueo impuesto por el enemigo. Ahora, iniciadas las hostilidades, la palabra *guerra* no cambiaba mucho las cosas ya que la FAA tenía responsabilidades operacionales que cumplir y en éste caso la del transporte aéreo, cuya misión general, obviamente, incluía tanto las actividades en época de paz como en tiempo de guerra.

Y la aviación de transporte de la FAA tenía vocación de servicio para cumplir con responsabilidad y eficiencia su misión.

De hecho, no todos los aviones que habían participado del Puente Aéreo durante el mes de abril reunían las condiciones deseables para continuar los vuelos en la nueva situación.

Dado que no se podría mantener un flujo constante de aeronaves hacia las islas, en forma similar al mes anterior, había que pensar en obtener el máximo provecho de cada vuelo. Era importante llevar la máxima cantidad posible de carga para que resultara aceptable la operación y diversificar las rutas de ida y regreso, lo cual traería aparejado un mayor tiempo de vuelo y por ende, la necesidad de mayor autonomía disponible.

Dentro de la zona considerada hostil se haría necesario el vuelo a muy bajos niveles o el vuelo rasante, para evitar la detección enemiga y esto, también significaba incrementar la autonomía de la aeronave, debido al mayor consumo de combustible que implica todo vuelo que no sea realizado a una altura de crucero normal.

El éxito de la operación dependería también en gran parte de minimizar los tiempos en tierra de la aeronave al máximo, y para ello era fundamental que se pudiese efectuar la descarga y eventual carga, en lapsos muy breves, sin tener que recurrir al apoyo de equipos terrestres y mejor aún si todo esto podía realizarse con los motores en marcha.

Había que desechar también la recarga de combustible en Puerto Argentino, en primer lugar por la poca existencia del mismo y en segundo lugar porque tal operación alargaría el tiempo en tierra del avión con el consiguiente peligro.

Por último, para continuar con el Puente Aéreo se requería utilizar un factor muy importante: la sorpresa. Se lo debía concebir y emplearlo juiciosamente, explotándolo en oportunidad. La utilización de éste factor, descartaba pensar en la escolta que pudiesen brindar los interceptores o cazabombarderos.

En síntesis, se requería un avión con suficiente carga de pago, gran autonomía, capacidad para el vuelo rasante, versatilidad para las distintas configuraciones y ausencia de servidumbres terrestres para la carga o descarga. El avión que reunía todas estas condiciones era el *Hercules C-130H*.

El **C-130H** poseía una carga útil de aproximadamente 77.000 libras (35.000 Kgs.) si se lo operaba con el Peso Máximo de Despegue Normal (155.000 libras/70.307 Kgs.). Esa carga útil podría incrementarse mucho más de operarse con el EWP (Emergency War Planning) o MO (Maximun Overload) de 175.000 libras, pero se lo descartaba para no sobrepasar un determinado peso de aterrizaje en Puerto Argentino en la eventualidad de tener que aplicar la técnica de *máximo esfuerzo*.

Una carga de pago de 35.000 libras (15.890 Kgs) se consideró suficiente para operar dentro de ciertas normas. Esta carga de pago le brindaba la posibilidad de volar un poco más de cuatro horas a muy bajo nivel, con una buena velocidad, reservando un remanente para niveles de crucero en los tramos de ida y regreso fuera del **campo principal de combate**.

De su compartimiento de carga de 41 pies de largo (un poco más de 12 metros) podían descargarse cinco pallets conteniendo cada uno de ellos varias toneladas, sin ningún tipo de ayuda exterior, con solo empujarlos para que deslizaran sobre los rodillos del sistema de doble riel que posee el piso de la aeronave, y se asentaran en tierra descendiendo a través de la rampa. De no ser carga paletizada, podían bajarse vehículos u otro tipo de material que se movilizara sobre ruedas, en contados minutos.

Una vez descargado, el avión se hallaba en condiciones de poder realizar en forma inmediata una evacuación sanitaria, traslado de personal o material con destino al continente. No habría tiempo para configurarlo a “versión sanitaria”, es decir colocar todo un sistema que permite ubicar camillas en varios pisos para trasladar hasta 74 heridos o pacientes. Las camillas deberían ser colocadas y acomodadas sobre el piso del compartimiento de carga.

Todo esto era factible de realizar con los cuatro motores en marcha y sin necesidad de equipos terrestres. Tampoco necesitaba el **C-130H** reabastecerse de combustible para el regreso. Se conseguía pues minimizar bastante el tiempo en la pista.

Cabía agregar una capacidad más. Era el único avión que podía realizar entregas por lanzamiento aéreo de hasta 35.000 libras (15.800 Kgs.), esto es lanzar diversos tipos de carga sobre plataformas sostenidas por paracaídas o varias decenas de paracaidistas con su equipo completo. Pero no solo poseía estas capacidades el avión. Sus tripulaciones estaban adiestradas en todas las tareas del transporte aéreo operativo y las habían practicado asiduamente: el asalto aéreo, el transporte de tropas, el abastecimiento aéreo y sus diferentes formas de entrega, la evacuación sanitaria y el traslado aéreo.

La pista de la BAM MLV, pese a recibir el impacto de una bomba de 1000 libras durante los ataques del 1 de mayo y quedar inutilizado un margen de la misma, no representaba un obstáculo para la operación del *Hercules*. Con una longitud de 1.250 por 45 metros de ancho, había quedado utilizable solo el margen norte en toda su extensión pero los 45 metros de ancho se habían reducido considerablemente.

Si bien el **C-130H** requería para operación normal, un ancho de 80 pies (25 metros), en las operaciones de asalto táctico ese valor se reducía a 60 pies (19 metros).

Los otros aviones que habían operado durante todo el mes de abril, desde CRV y GAL hacia MLV fueron descartados. Los pertenecientes a las Empresas Aerocomerciales (**B-737** de AA y **BAC 111** de AU), no solo por las limitaciones de la pista sino porque eran aviones de transporte de pasajeros y lo que habría que trasladar eran medios y servicios en general para concurrir en apoyo de las fuerzas, esto es “abastecimiento aéreo”, vale decir “traslado de carga”.

Tanto el **F-27** como el **F-28**, tampoco reunían las características enunciadas que hicieran aceptable su utilización. El **Fokker F-27**, por ejemplo, mucho más lento en velocidad que el *Hercules*, podría haber transportado una carga de hasta cinco toneladas, pero su autonomía, con esa carga de pago, quedaba reducida a un poco menos de tres horas. Si la situación táctica le impedía el aterrizaje en MLV, el avión no disponía de autonomía para regresar al continente.

Similar análisis cabía para el **Fokker F-28**. Si bien con mayor velocidad que el **C-130H**, una carga de pago de cinco mil kilogramos, le permitía realizar el trayecto de ida solamente.

Obviamente, de incrementarse la autonomía para evitar la recarga de combustible en Puerto Argentino, se reducía enormemente la carga de pago, haciendo inaceptable el riesgo.

Efectuados los análisis, se concluyó de que utilizar este tipo de material resultaba inapropiado, ya que los dos tipos de aeronaves (**F-27** y **F-28**), hubieran requerido reabastecerse de combustible en MLV y suficiente personal para la descarga manual, alargando la permanencia en tierra, que era casualmente lo que se trataba de evitar.

Recayó entonces la responsabilidad de la continuación del Puente Aéreo en el Escuadrón I. Durante cuarenta y cuatro días de operación, este Escuadrón con su material de vuelo **C-130H** y **KC-130** y sus tripulaciones cumplimentó, al margen de otras, los tres modos de entrega del abastecimiento aéreo:

Por aterrizaje y descarga del avión: 61 vuelos entre el continente y Puerto Argentino, de los cuales 31 pudieron cumplir su cometido, es decir aterrizar y efectuar la descarga, transportando 417 toneladas y 514 pasajeros y evacuando durante los regresos 264 heridos.

Lanzamiento Aéreo: en Puerto Darwin (19 de mayo) y bahía Fox (20 de mayo) entregando 17.500 Kgs de munición y víveres para unidades del EA.

Reabastecimiento de combustible en vuelo: 29 salidas de KC-130 para reabastecer a 93 escuadrillas de la FAA y 20 de ARA posibilitando incrementar la autonomía de los cazabombarderos para que llegasen hasta los objetivos asignados.

Abastecimiento Aéreo por aterrizaje y descarga del avión

El Puente Aéreo en la nueva situación, es decir luego de iniciadas las hostilidades, recién pudo efectivizarse el 6 de mayo. Se intentó realizarlo desde el mismo sábado 1, pero tanto ese día como el siguiente la situación táctica reinante impidió la operación. La meteorología no permitiría el aterrizaje durante los siguientes días hasta el 6 de mayo.

El jueves 6, el **C-130H** TC-65 Tigre despegó de CRV a las 1500 GMT y luego de 0350 horas de vuelo (un poco más del doble de tiempo de vuelo que insumía el tramo directo

CRV/MLV) aterrizó en Puerto Argentino transportando 14.000 Kgs. de abastecimientos y despegando treinta minutos más tarde evacuando 23 heridos.

Para materializar este importante nexo de unión entre el continente y las islas, se mantuvieron en CRV, como Componente de Transporte Aéreo de la FAS, entre dos y tres **C-130H** con tripulaciones relevadas periódicamente.

La primer semana de mayo, sobre 14 vuelos planificados entre el continente y las islas, salieron 10, pero sólo pudieron aterrizar 6. Los cuatro que regresaron lo hicieron por situación táctica y meteorológica respectivamente.

Esos seis vuelos permitieron entregar en la isla más de 90 toneladas de abastecimientos.

Del 10 al 16 de mayo, sobre 11 vuelos previstos, despegaron 7. De esos siete, cuatro entregaron la carga por aterrizaje en la pista de la BAM MLV.

Al cumplirse la tercer semana de mayo se habían ejecutado 29 vuelos, de los cuales 17 habían realizado la entrega de la carga (15 aterrizando en MLV y dos efectuando el lanzamiento aéreo de la misma sobre Puerto Darwin y bahía Fox).

Se habían transportado hasta esa fecha 143 pasajeros y 227.500 Kgs de carga, evacuando durante los regresos 63 heridos, insumiendo 123 horas de vuelo.

Finalizado el mes de mayo se habían trasladado a Puerto Argentino 354 toneladas de abastecimientos (133 para FAA, 201 para EJE y 20 para ARA), 241 pasajeros y evacuado 151 heridos, realizándose 47 vuelos sobre 58 planificados, pero sólo 27 cumplieron la tarea. De los 20 que regresaron 7 lo hicieron por las condiciones meteorológicas, mientras que a los 15 restantes la situación táctica imperante en esos momentos les impidió el aterrizaje en MLV.

El martes 1 de junio, mientras el TC-66 despegado de MLV a las 06:35 hs. regresaba al continente, el TC-63 partía para ejecutar un vuelo de Exploración y Reconocimiento, tarea no específica del transporte aéreo pero necesaria de realizar para obtener información sobre las unidades de la Fuerza de Tareas británica.

A las 10:40 hs de ese día se perdió contacto con la tripulación del C-130 H TC-63. Contribuía de esta manera la aviación de transporte de la FAA a regar con sangre de una de sus

tripulaciones las heladas aguas del Atlántico Sur ³.

En la primer semana de junio, sobre ocho vuelos planificados, despegaron seis (dos no lo hicieron por meteorología) y aterrizaron en MLV tres, regresando los otros tres por condiciones meteorológicas adversas.

Al iniciarse la segunda semana de junio, precisamente el lunes 7 por la noche, regresaron los dos *Hercules* que habían despegado hacia MLV, uno de ellos atacado con misiles a solo 21 millas náuticas de Puerto Argentino pero pudiendo eludir la situación de peligro y retornar sin novedad al continente.

Pese a ello se continuó operando y tres vuelos más lograron aterrizar en la BAM MLV.

El 13 de junio con el despegue del **C-130H** TC-65 Cobre a las 06:40 hs transportando 48 heridos finalizaba otra etapa más del conflicto.

En esos últimos 44 días de operación (del 1 de mayo al 13 de junio) se planificaron 74 misiones y salieron 61. De estas últimas, 31 aterrizaron entregando 417 toneladas, transportando 514 pasajeros y evacuando 264 heridos. Dos misiones efectuaron la entrega por lanzamiento aéreo (17,5 toneladas). De los 28 vuelos que regresaron, 21 llegaron a menos de 60 nm de MLV (algunos regresaron desde la propia vertical) 10 lo hicieron por meteorología y 18 por razones tácticas. No salieron 13 misiones (3 por MET, 8 por TACT y dos por TEC).

Se habían volado 427 horas.

Abastecimiento Aéreo por lanzamiento

Sólo dos vuelos fueron planificados para realizar **abastecimiento aéreo utilizando este modo de entrega, el de lanzamiento aéreo** o sea depositar la carga en el objetivo (zona de entrega) mediante la utilización de plataformas y paracaídas acordes al peso de la carga.

En ambos casos se utilizó el sistema de entrega por contenedores (SEC). Básicamente, éste sistema consiste en conformar un contenedor (del Tipo A-22) acomodando una carga máxima de 1000 Kg. sobre una plataforma de madera contrachapada, recubierta con una funda, amarres y los correspondientes arneses y paracaídas plegados. Sobre la zona de entrega, los contenedores abandonan el avión por gravedad, produciéndose la apertura de los paracaídas de sostén, una vez fuera de la aeronave.

El primer vuelo con el **C-130H** TC-68 *Tronco* despegó el miércoles 19 de mayo a las 13:21 hs desde CRV, iniciándose con una **navegación táctica a bajo nivel** hasta la zona de entrega (ZE).

³ La tripulación del TC-63 estaba integrada por: Cte. Aeronave Cap. R. H. MARTEL, 2do. Piloto Cap. C. E. KRAUSE, Navegador: Vcom. H. C. MEISNER, 1er. Mecánico de vuelo C.P. M. A. CARDONE, 2do. Mecánico de vuelo C.P. C. D. CANTEZANO, 1er. Auxiliar de Carga S.P. J. J. LASTRA y 2do. Auxiliar de Carga S.A. M. A. ALBELOS. El TC-63 fue detectado a una altura de 7000/8000 pies, 40 mn al NE de Edison Rock (boca norte del Estrecho de San Carlos). Dos *Harrier* fueron enviados a interceptarlo y se acercaron hasta 2 mn del TC-63. Uno de ellos lanzó un misil Sidewinder que quedó corto. Mientras el TC-63 volaba a 300 pies, otro misil lo alcanzó en el plano derecho. Como los aviones de la PAC no tenían combustible suficiente, lo derribaron con cañones. No hubo posibilidad de sobrevivientes. (Conferencia del Almirante WOODWARD en el Pentágono Nov/Dic 1982).

Para arribar a la misma a la hora prevista, se seleccionó una de las tres rutas planificadas, que ingresaba a la isla Gran Malvina por la Bahía San Julian, cruzaba el Estrecho de San Carlos y efectuaba el lanzamiento en Puerto Darwin a las 16:04 horas local.

Previamente se había desplazado hasta dicho lugar el Equipo Control de Combate (ECCO) perteneciente a la I Br. Ae. para asegurar el apoyo terrestre al lanzamiento, esto es, demarcar la zona de entrega, brindar información meteorológica de último momento y mantener enlace radioeléctrico con el avión en el tramo final del lanzamiento.

Se entregaron en dicha oportunidad, ocho contenedores A-22 con 1000 Kg cada uno conteniendo víveres y munición para el RI 25 del EJE.

Las condiciones meteorológicas sobre la zona de entrega eran buenas. El lanzamiento se realizó a 600 pies (183 mts) de altura sobre el terreno y a 125 Kts (231 Km/h), altura y velocidad que se mantuvieron lo necesario para efectuar la corrida final de lanzamiento, escasos minutos, y luego efectuar el escape en descenso hacia la Bahía de Ruiz Puente, incrementando la velocidad rápidamente.

Alcanzados los 50 pies (15 mts.) de altura sobre el agua en el Estrecho San Carlos hubo necesidad de utilizar el radar de abordo ya que el techo y la visibilidad sobre el acceso norte del mismo estaban reducidos, lo que hacía dificultoso distinguir los promontorios rocosos ubicados en ese sector.

El segundo lanzamiento fue realizado el 20 de mayo, con el **C-130H** TC-64 *Pato*, en Bahía Fox (Bahía Zorro). En dicha oportunidad se entregaron diez contenedores A-22 con 9500 Kg de abastecimientos para el RI 8 de EJE.

El ECCO había sido desplazado al lugar de entrega mediante un helicóptero **BELL 212** el día anterior, para cumplir con la misma finalidad ya citada.

El fuerte viento reinante en superficie en la zona de entrega hizo que tres contenedores fueran desplazados y cayeran al agua pero se recuperaron de inmediato sin que se ocasionaran novedades al material.

Pese a las coordinaciones efectuadas, el TC-64 al efectuar el escape sobrevolando las posiciones de propia tropa, recibió fuego de armamento liviano, confundido probablemente con un avión enemigo. Aún con este inconveniente, la aeronave regresó al continente sin problemas.

LA ODISEA DE LOS CRUCES

Si nos atenemos a la definición que brinda el diccionario sobre la palabra *odisea* -en sentido figurado y en clara alusión al poema homérico- como un viaje largo en el que abundan las aventuras, tanto favorables como adversas al viajero, nada mejor que utilizarla para intentar describir los vuelos realizados por los tripulantes del Escuadrón I (*Hercules*) entre el continente y las islas, desde los primeros días de mayo hasta la noche del 13 de junio inclusive.

Dentro de esas 427 horas voladas por los tripulantes de los *Hercules*, cada minuto de vuelo llegó a tener un significado distinto y las peripecias vividas en cada *cruce* hicieron que estos se transformaran en verdaderas odiseas.

Todas las misiones tuvieron su cuota de angustia, algunas más, otras menos. Las que arribaban, por cuanto siempre estaba latente el peligro de un ataque en los pocos minutos que se permanecía en tierra para la descarga ó durante el despegue y luego de éste, la incertidumbre mientras se atravesaba la zona hostil. Las que regresaban, muchas de ellas a escasos minutos del aterrizaje, escapando a una real amenaza de ataque o con la frustración de no poder completar la misión por las malas condiciones meteorológicas. Tanto las unas como las otras volaban entre el continente y las islas algo más de cinco horas, atravesando de ida y al regreso una zona hostil; gran parte de ese vuelo se realizaba a ras del agua, de día o de noche, con buen o mal tiempo, con el mar a veces calmo y otras veces tempestuoso. Todas esas tripulaciones tenían el mismo propósito: cumplir de la mejor manera posible cada misión.

Cada uno de esos tripulantes es dueño de imborrables recuerdos y anécdotas. Hechos que ocurrieron durante una puesta en marcha, en el despegue, quizás en el propio vuelo o en el aterrizaje, en la cabina de un avión, entre hombres comunes y corrientes, con la sola diferencia que en ese momento realizaban una misión de combate. Por ello resulta conveniente, intercalar, sin comentarlos ni novelarlos, algunas impresiones y relatos recogidos de boca de los propios tripulantes. Estos escuetos testimonios, que son algo así como documentos en bruto, ayudarán al lector a comprender mejor aún a hombres que actuaron con responsabilidad, eficiencia y un claro concepto del deber para cumplir la misión que en cada vuelo se les ordenaba.

Cada cruce comenzaba con una Reunión Previa al Vuelo (RPV) que la tripulación designada mantenía con el Jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo a la sazón Jefe del Componente de Transporte Aéreo de la FAS en CRV.

La información que se recibía en la RPV, proporcionaba los datos necesarios y esenciales para la misión. Era clara y concisa y de esa manera había sido preparada. Se iniciaba alrededor de cuatro horas antes de la prevista para el aterrizaje en MLV y participaban de la misma, los dos pilotos y el navegador, mientras que los Mecánicos de Vuelo realizaban la llamada “Inspección Pre-Vuelo” y los Auxiliares de Carga efectuaban sus tareas en el compartimiento de carga del *Hercules* controlando el material a trasladar, el trabado de pallets y el amarre de la carga.

Como en toda RPV, se repasaban los horarios (de cabina, puesta en marcha, despegue y aterrizaje en MLV), indicativos, frecuencias (de VHF, HF y UHF), palabras claves a utilizar en las comunicaciones, ruta a sobrevolar (de ida y regreso), puntos de control en ruta, última información meteorológica y táctica de MLV, estado de la pista y ubicación del balizamiento de emergencia para el aterrizaje. También se revisaban las normas impuestas sobre el uso del IFF y radar de abordaje, las técnicas de evasión en vuelo y los procedimientos a ejecutar de ocurrir un ataque mientras se efectuaba la descarga, carga y/o embarque en Puerto Argentino.

El horario de cabina se cumplía estrictamente. En la cabina de vuelo se realizaba otra reunión entre toda la tripulación (siete hombres en total), donde el piloto que se desempeñaba como Comandante de Aeronave detallaba sintéticamente la misión, situación meteorológica y táctica en MLV, impartía directivas a tener en cuenta ante una emergencia en el despegue y recordaba rápidamente los roles de aterrizaje para la tripulación y pasajeros.

A partir de ese momento y cuando el piloto sentado a la izquierda solicitaba la lectura de la lista de control “Cabina de Vuelo”, la tripulación y su herramienta de trabajo, el avión, se transformaban en un equipo que debía funcionar eficientemente; cada uno debía realizar su trabajo conscientemente, sin apresuramientos pero también sin titubear un solo instante. Un error o la menor duda ante una situación de emergencia o peligro podían dificultar o hacer fracasar la misión.

Luego del despegue, el control de la navegación se transformaba en uno de los requerimientos más importantes para asegurar el éxito de la misión. En los primeros vuelos, el pasaje de un punto de control a una hora determinada y el aterrizaje en Puerto Argentino debían cumplirse dentro de los horarios previstos en la RPV. Este factor condicionante más el hecho de realizar gran parte del trayecto a bajo nivel (vuelo rasante), sobre agua, tanto de ida como al regreso, obligaba al Navegador a extremar los cuidados en el control de la ruta.

Durante la primer semana de mayo, los cruces se efectivizaron mediante vuelos diurnos, pero a partir de la segunda quincena una serie de consideraciones aconsejaron realizarlos de noche, habida cuenta de que disminuía la actividad de las PAC y en general la del enemigo entre las 18:00 y 21:00 horas y entre las 04:30 y 07:00 horas. Sin embargo muchos vuelos operaron y aterrizaron en la BAM MLV fuera de estos horarios.

Las tripulaciones de **C-130** estaban adiestradas en las técnicas del vuelo a **bajo nivel**, tanto en diurno como nocturno, pero éste se había realizado de acuerdo con las especificaciones contenidas en el Manual de Vuelo Táctico, traducción del similar de la USAF. El manual indicaba 500 pies (152 Mts) para la operación diurna y 1000 pies (304 Mts) de altura para nocturno. Las características de vuelo del *Hercules* y su maniobrabilidad a bajo nivel, es decir en estas alturas no ofrecían ningún tipo de problemas. Resultaba lógico pensar que dichas alturas no podrían ser mantenidas dentro de la zona hostil por cuanto las posibilidades de detección por parte del enemigo se incrementarían enormemente.

Se concluyó que debajo de los 100 pies (30 metros) y más concretamente entre los 50 pies (15 metros) y los 70 pies (21 metros) de altura aumentarían las posibilidades de atravesar la zona hostil sin ser detectados.

Indudablemente “existe una gran diferencia en volar un cuatriturbohélice de setenta toneladas a 500 pies de altura, donde hay margen para la corrección de un pequeño error y otra cosa es volar ese mismo avión a ras del agua, a casi 600 Km por hora, situación ésta última que no admite errores”. La opinión de un piloto resume de esa manera el riesgo del vuelo a bajo nivel y la importancia de un buen adiestramiento y trabajo coordinado de la tripulación. No podían existir dudas o errores volando a quince metros del agua a 250 nudos (463 Km/h) y a veces a 330 nudos (610 Km/h) por la sencilla razón de que no había tiempo ni altura para corregirlos.

Aún así existía una gran diferencia entre el vuelo diurno y el nocturno. La espaciosa cabina del *Hercules*, plagada de parabrisas y ventanillas, adelante, a los costados e inclusive a la altura del piso, brindan a la tripulación y por ende al piloto una excelente visibilidad. “La primera vez que nos tocó cruzar de noche -rememora un piloto- nos resistíamos a bajar de los 100 pies. Teníamos la impresión de que en cualquier instante tocaríamos el agua y la sensación de que las olas, que observaba por las ventanillas laterales izquierdas estaban a la altura del piso. Le pregunté por ínter a uno de los Auxiliares de Carga, que se hallaba atrás, como se veían las cosas desde el compartimiento de carga y me contestó que tocaba el agua con los borceguíes. A 300 millas de las islas mantuvimos 50 pies y a decir verdad, no resultaba agradable”.

En las noches claras, se podían combinar las técnicas del vuelo por instrumentos, con algo de visual, siempre y cuando el mar estuviese calmo y la claridad lunar permitiese contar con un buen horizonte. Pero cuando las condiciones meteorológicas no eran ideales, se atravesaban stratus bajos, había turbulencia ó el mar tenía abundante oleaje, resultaba imprescindible volar exclusivamente por instrumentos. Al decir de un piloto “había que aferrarse al radar altímetro, ADI, HSI y variómetro, relajarse lo máximo posible y rogar no toparse con alguna fragata u otro buque que nos atacara o delatara”.

En muchas oportunidades el radar altímetro oscilaba entre los 50 y 70 pies, pese a que se mantenía al avión en vuelo nivelado. La diferencia la producía el oleaje del mar. “Desde mi puesto, sentado un poco más arriba y entre ambos pilotos -recuerda un Mecánico de Vuelo- veía las olas y la espuma que producían. El mar parecía que estaba en ebullición. Alternativamente miraba afuera y el radioaltímetro del piloto. Este oscilaba entre 50 y 70 pies marcando perfectamente las crestas. Creía que en el momento menos pensado atravesaríamos una”.

Aproximadamente a unas 300 millas náuticas de las islas el vuelo debía realizarse a bajo nivel. Algunas tripulaciones descendían progresivamente para “ir acostumbrándose poco a poco”, apenas se abandonaba la costa continental y otras alcanzaban rápidamente los 100 pies, 70 ó 50. Indefectiblemente todas, volaban a 70 ó 50 pies dentro de las 300 millas.

Durante los vuelos del mes de abril, los tripulantes se habían familiarizado con la topografía de las islas y algunos describían con exactitud cada accidente del terreno. Esto resultó una valiosa experiencia para los vuelos diurnos a bajo nivel por cuanto había que pasar sobre determinados puntos de control, los que a su vez servían para regular la hora prevista de aterrizaje en Puerto Argentino.

También resultó de gran ayuda ese conocimiento previo de la zona para los vuelos de lanzamiento aéreo y algunos diurnos que atravesaron las islas de Oeste a Este a bajo nivel.

Pero iniciados los cruces nocturnos y dado que estos se realizaban en gran parte del trayecto sobre agua, aquellos conocimientos previos dejaron de prestar su valiosa ayuda, excepto en los últimos tramos del vuelo y ya próximos ó a escasos minutos del aterrizaje

De noche todo se complica un poco. Las sombras son uno de los factores claves en la percepción de la profundidad y la ausencia de estas debido a restricciones en la visibilidad (llovizna, bruma, niebla) confunden sobremanera al piloto o a la tripulación. Los rayos de la claridad lunar al atravesar los parabrisas del avión, especialmente si estos se hallan húmedos, se deforman causando errores de percepción.

En oscuridad absoluta, la ausencia de sombras puede hacer creer al piloto que vuela a una altura superior a la que en realidad tiene.

“Una noche veníamos aproximando a las islas desde el norte, debajo de una capa compacta de nubes bajas, cuando de pronto, un claro en la nubosidad dejó pasar la luz de la luna y quedó iluminada toda la boca norte del Estrecho de San Carlos. Cerca del cabo Leal toda la tripulación creyó ver la torreta de un submarino que emergía, pero en contados segundos, luego del estupor inicial no dimos cuenta que era un promontorio rocoso”⁴.

⁴ El promontorio rocoso es la denominada roca Remolinos.

A veces, una supuesta situación de peligro no era producida por ilusiones debidas a la falta de sombras o confusiones de la tripulación al observar accidentes que, por distintos efectos, parecían haber cambiado de forma. El relato de un navegador aclara lo siguiente: “Efectuando una básica larga cruzamos dos nubes con abundantes cristales de hielo. Las había detectado unos instantes antes, mediante dos *pinceladas de radar*, los ecos aparecían bien nítidos en la pantalla. Al entrar en final, el radar nos ordenó regresar pues teníamos dos ecos a cinco millas. Preguntamos de inmediato la posición. Hice un nuevo *barrido* y tuve la certeza de que eran las dos nubes”.

No era común este tipo de confusiones. Las más de las veces, los ecos detectados por el radar de MLV o el radar de abordó eran buques aproximando a las islas. Muchas tripulaciones llegaron a pasar entre dos buques o tuvieron que efectuar el escape por una ruta alternativa a escasos minutos del aterrizaje. Otras veces era el propio radar de tierra quien alertaba a la tripulación sobre el peligro inminente. En otras oportunidades se recibía la orden de regresar, desde el propio continente, mediante una palabra clave, en una frecuencia de radio determinada.

La tripulación había tomado conocimiento de la última situación táctica que se vivía en las islas, durante la RPV. Pero dicha situación, a veces, sufría cambios sustanciales durante las siguientes tres horas, mientras el avión llegaba a Pto. Argentino.

Las tripulaciones sabían que una fragata los podía detectar dentro de las veinte millas náuticas por más que volaran a quince metros del agua. De allí que la detección o el aviso de un eco cercano obligaba a tomar una rápida decisión para seleccionar la mejor ruta de escape. Por otro lado, volando a quince metros del agua, la gran envergadura del **C-130** (mas de cuarenta metros) impedía ejecutar un viraje con demasiada inclinación. Sólo se podían colocar ocho grados de inclinación, es decir hacer un viraje *chato* por cuanto de colocar un mayor ángulo se corría el peligro de tocar una ola o la superficie del mar con la puntera del ala. La otra alternativa era ascender uno cuantos metros para poder efectuar el giro con mayor inclinación pero indudablemente aumentaba el peligro de detección por parte del enemigo.

Las condiciones meteorológicas adversas que imposibilitaban el aterrizaje eran las más frustrantes para las tripulaciones. Esto se entiende por cuanto luego de poder arribar a las islas sin ser detectados por el enemigo, se sentía la impotencia de no poder cumplir la misión y tener que regresar ya sea porque la niebla impedía el aterrizaje por falta de visibilidad o el fuerte viento cruzado a pista (fuera de límites) hacía prácticamente imposible una operación segura.

A veces se conjugaban ambos aspectos, es decir una situación meteorológica marginal agravada de improviso por el peligro de una detección y ataque por parte del enemigo.

Una tripulación vivió esa situación y he aquí los hechos: “En básica estábamos previendo que no podríamos aterrizar. No veíamos la costa, lloviznaba, teníamos escasa visibilidad y había mucho viento en superficie. Al efectuar el primer enlace pedimos las condiciones en pista y el radar nos informo: viento de los 360° a 020°, 45 nudos, ráfagas 55 visibilidad 800 metros reducida por llovizna. Ese viento estaba fuera de toda norma para el aterrizaje y el hecho de tener que efectuar la aproximación para la cabecera 08 complicaba y hacia materialmente imposible la operación por la escasa visibilidad. Decidimos regresar y así lo comunicamos al radar: GATO, ACUARIO EFECTÚA QRF POR MET. El radar nos contestó OK ACUARIO, FELIZ REGRESO. Iniciamos un viraje hacia la izquierda, bien plano, pues manteníamos quince metros sobre el agua, para colocar rumbo 360°. A mitad del viraje nos llamó el radar y nos dijo: ACUARIO CONTINUE VIRAJE 270° TIENE DOS BANDIDOS ARRIBA A SEIS MILLAS. Ese rumbo nos colocaba en final de la pista 26 a la que no veíamos. Le preguntamos al radar: ¿DONDE VAMOS

CON 270° y nos contestó: A CASA. Decidimos no efectuar mas comunicaciones, mantuvimos cincuenta pies y aceleramos a 300 nudos. Pasamos lateral a la pista sin verla pues nos hallábamos dentro de stratus bajos y de pronto el Copiloto observó, al salir de las nubes, el comienzo de la bahía frente a Pto. Argentino. Llevábamos un rumbo, que de mantenerlo, hacíamos impacto con las estribaciones ubicadas al Oeste de la misma. Ascendimos en forma inmediata y al cruzar los 2000 pies, nos encontramos encima de la capa de las nubes. En esas condiciones presentábamos un blanco perfecto a la PAC.

“Viramos a rumbo 360° mientras descendíamos rápidamente hasta hacer nuevamente contacto visual, esta vez sobre la Bahía de la ANUNCIACIÓN, continuando el escape por la zona. Luego de unos cuantos minutos comenzamos a respirar nuevamente”.

La aproximación y el aterrizaje conformaban la última parte de un vuelo de ida. No se efectuaba un circuito normalizado sino que se ingresaba directamente al tramo final y la tripulación debía “mover las manos” para realizar la lista de control rápidamente. El piloto seguía volando por instrumentos, atendiendo las indicaciones del Navegador o del Radar en tierra y escuchando los datos que comunicaba la TWR de MLV. Esta solo informaba la dirección e intensidad del viento y autorizaba el aterrizaje.

Como la pista de MLV tenía una elevación de 75 pies (23 mts) sobre el nivel del mar, en final había que ascender unos metros para poder visualizarla y no “llevarse por delante el faro ubicado en el cabo San Felipe”. Los controles previos al aterrizaje (tren y flaps) se hacían ya enfrentados, en recta final.

Normalmente se aterrizaba en la cabecera 26 aplicando la denominada “técnica de máximo esfuerzo” o “aterrizaje de asalto” que consiste en mantener al avión en final, en la actitud de toque, con velocidades sensiblemente menores a las de un aterrizaje normal y efectuando los eventuales cambios en la aproximación mediante el uso de la potencia de los motores.

Se operaba sobre el margen derecho de la misma (el izquierdo acusaba el impacto de una bomba y cráteres simulados) y se efectuaba la descarga en la cabecera opuesta, es decir la 08.

La operación en la Base Marambio (Antártida) sobre una pista a veces congelada, con hielo o nieve, y hasta con barro en verano, pero de solo 1200 mts de longitud, exigía una tripulación calificada y adiestrada especialmente. El aterrizaje en la BAM Malvinas llegó a compararse con los que se realizaban en la mencionada base antártica. Ambas conjugaban una serie de factores riesgosos para el aterrizaje con la diferencia de que en MLV cabía esperar un ataque en cualquier momento.

En la cabecera 08, se efectuaba la llamada “descarga de combate”. Con los cuatro motores en marcha se bajaba el primer pallet por la rampa y luego se movía el avión escasos metros para permitir realizar lo mismo con el siguiente y así sucesivamente hasta completar la descarga. Toda la tripulación se mantenía en sus puestos, intercomunicada, con excepción del navegador que se ubicaba en la “puerta de tripulación” y los auxiliares de carga que trabajaban denodadamente tratando de minimizar al máximo el tiempo en tierra.

Dentro de la carga transportada, tenía especial interés la correspondencia. Asimismo la tripulación llevaba cuanto periódico o revista pudiese juntar. Esos escasos minutos en la pista de MLV se aprovechaban también para intercambiar noticias y recibir una serie de requerimientos que hacía el personal destacado en las islas.

En los 31 aterrizajes que se efectuaron, sólo dos tripulaciones debieron abandonar la aeronave ante la alerta roja. Sin embargo muchas otras debieron despegar en situaciones riesgosas producidas por la presencia de helicópteros en las cercanías o una PAC que se dirigía a la vertical del aeródromo.

En esos pocos minutos que el *Hercules* permanecía en la pista descargando y eventualmente cargando material o embarcando heridos, en su interior y a su alrededor todo era febril actividad. A veces, jocosamente, un oficial de la Base, apuraba el trabajo de la tripulación manifestando: “Apúrense que faltan diez minutos para que aparezca el Harrier que viene todas las tardes a lanzar bombas”.

En otra oportunidad, mientras un **C-130** se hallaba finalizando la descarga y reembarcando heridos, el aviso del radar tuvo mayor seriedad. Así lo recuerda un navegador: “PATO, SUGIERO ACTIVE DESPEGUE. TENGO UNA PAC APROXIMANDO A 70 MILLAS”. No podíamos despegar por cuanto seguían embarcando heridos. LA PAC A 50...40 MILLAS...HAY TAMBIÉN UN HELICÓPTERO EN ESTACIONARIO A LA ALTURA DEL FARO...DESPEGUE ¡...DESPEGUE¡. El piloto preguntó: Auxiliar ¿cuánto falta?. Estamos listos contestaron de atrás. Se dio motor mientras se cerraba la rampa y puerta trasera y en escasos segundos estábamos en el aire. Había que virar a rumbo 180° antes del faro. Fue un despegue con viraje de inmediato a ras del suelo mientras se aceleraba a 320 nudos. El radar continuó informando: LA PAC A 12 MILLAS... A 10. Pasaron treinta segundos que parecieron treinta horas hasta que el operador informó: “LA PAC SIGUE A LA VERTICAL Y EL HELICÓPTERO PERMANECE ESTACIONARIO”.

Tanto a la ida como al regreso de cada cruce, estaba latente el peligro de tener que efectuar, llegado el caso, un amerizaje nocturno. Todos conocían, en teoría las características de flotabilidad del avión y los procedimientos a efectuar de acuerdo con las diferentes condiciones del mar. Sin embargo, las opiniones de los tripulantes estaban divididas entre aquellos que lo consideraban factible y los que opinaban lo contrario. Estos últimos se apoyaban en que el oleaje, a veces superior a los cinco metros, dificultaría muchísimo las posibilidades de realizarlo con éxito sin contar las circunstancias que obligarían a tomar una decisión de esa naturaleza.

De todos los cruces, un solo **C-130H** fue interceptado y atacado. Este se hallaba aproximando a las islas, a solo 21 millas de la pista cuando en dos *barridos* que hizo el navegador con el radar, detectó dos “ecos”, uno a 18 millas de su trayectoria y a la derecha y el otro a 40 millas, a la izquierda. El eco de la derecha, probablemente una fragata había detectado al **C-130** y disparó un misil mientras despegaba un helicóptero en dirección al *Hercules*. La tripulación, efectuó el escape, “acelerando a pleno” y poniendo en práctica las maniobras evasivas, regresando al continente con la experiencia vivida.

A lo largo de un mes y medio de operación y en tantas horas voladas, cada misión y por ende cada tripulación es dueña de imborrables recuerdos. Los relatos y las anécdotas, no todas, han trascendido a través de diversas publicaciones.

Este ha sido un sintético relato sobre algunos pormenores de esos cruces, que se realizaron hasta el final de la guerra.

Esos 33 vuelos que cumplieron su misión burlaron, tanto a la ida como al regreso el bloqueo impuesto por los británicos, con un transporte de tipo pesado, relativamente lento, sin armamento y sin muchas posibilidades de defensa ante un ataque por parte del enemigo.

¿Como se pudo lograr? ¿Como pudieron las tripulaciones de **C-130** hacer fracasar en tantas oportunidades el bloqueo y el cerco aéreo impuesto por la **Fuerza de Tareas** británica?

Las tripulaciones eran concientes de que si los detectaban la única alternativa posible era efectuar el escape. A diferencia de un interceptor o cazabombardero, el **C-130** no podía presentar combate o defenderse pues no tenía armamento y en el caso de ser atacado, la tripulación no podía abandonar el avión eyectándose por cuanto los aviones de transporte no poseen asiento eyectable. La única forma de abandonar el avión era luego de un amerizaje y las posibilidades de realizarlo con éxito eran bastantes escasas.

Hay una sola y sencilla explicación. Ya se aclaró que eran hombres comunes y corrientes. No eran héroes. Eran y son hombres que conjugaron ingenio y voluntad para lograr eficiencia profesional. Pero también estaban predispuestos individual y colectivamente, mediante una actitud mental y anímica, hacia el cumplimiento de la misión. Sencillamente tuvieron y tienen vocación de servicio.

UNA OPERACIÓN AEROTRANSPORTADA IRREALIZABLE

Consideraciones básicas

Básicamente, todas las Operaciones Aerotransportadas son en su esencia, del mismo tipo. Varían, principalmente, en el tamaño de las fuerzas empleadas, en el tiempo disponible para el completamiento de todas las tareas y en los objetivos a cumplir.

Las Fuerzas Aerotransportadas pueden ser entregadas mediante aterrizaje o por lanzamiento en paracaídas dentro del área del objetivo y apoyadas, luego, por operaciones de abastecimiento aéreo especial, durante un período determinado de tiempo, o hasta que pueda establecerse un sistema normal de abastecimiento.

Normalmente este tipo de operación requerirá un alto grado de superioridad aérea, tareas de interdicción, apoyo aéreo directo y reconocimiento aéreo. Es decir que gran parte de los elementos componentes del Poder Aéreo estarán envueltos directamente ó indirectamente en la ejecución de una operación aerotransportada.

La sorpresa constituye uno de los más importantes factores para el éxito, ya que ésta compensa frecuentemente la superioridad numérica que pueda disponer el enemigo. El secreto en la planificación, la aplicación de las capacidades del reconocimiento aéreo, un apropiado Plan de Cobertura, la más absoluta cooperación y coordinación entre las Fuerzas intervinientes, una correcta aplicación del Poder Aéreo (en Defensa Aérea, Interdicción y Apoyo Aéreo Directo), a lo que debe agregarse una rápida y exacta ejecución de la operación en sí misma, son factores contribuyentes a incrementar la posibilidad de éxito.

Luego del desembarco enemigo en San Carlos, comprobada la profundidad de su penetración y su alta movilidad que contrastaba con la estaticidad del dispositivo de defensa concebido y la pobre capacidad de desplazamiento de los medios propios como para contrarrestar la cabecera de playa, el EM del Comandante Militar en MLV comenzó a gestar la idea de una operación aerotransportada.

Esta operación, a realizarse desde el continente, tendería a retener o retardar el avance enemigo.

El componente terrestre de la Fuerza de Tareas estaría constituido por 700 hombres pertenecientes a la IV Brigada de Infantería Aerotransportada y 75 toneladas de carga de acompañamiento (armamento, munición y víveres).

El componente aéreo estaría integrado por el material aéreo de transporte con capacidad para la realización de dicha tarea, es decir aeronaves **C-130** y **F-27**.

Las zonas de entrega (ZE) preseleccionadas, estaban ubicadas en la isla Soledad. Una de ellas al norte de dicha isla, aproximadamente entre cabo Leal, bahía del Oeste, San Carlos y bahía de la Maravilla; la otra ZE, delimitada por la línea imaginaria que une Pt. Findlay y Pt. Sullivan y al sur R. de las Dos Bocas y P. Oeste.

Factores condicionantes

Históricamente, las operaciones aerotransportadas han representado un elevado costo en personal y material. Ello aconseja que sean realizadas en condiciones que aseguren un gran rédito en base a las pérdidas que seguramente van a soportar.

Aparte de lo acotado más adelante, la ejecución de una operación de este tipo en las Islas Malvinas requería conjugar una serie de factores, tácticos y meteorológicos, de incierta compatibilización.

Aceptado a priori que su empleo resultara indispensable por cuanto no se podía recurrir a otro tipo de maniobra táctica, la oportunidad de su ejecución estaba condicionada a los factores mencionados anteriormente.

La meteorología en las zonas de entrega preseleccionadas (baja nubosidad y fuertes vientos) constituían aspectos limitativos de importancia, principalmente para el personal aerotransportado.

Las fuerzas enemigas que habían desembarcado en San Carlos eran abastecidas por medio de depósitos costeros (apoyados en instalaciones civiles) los que eran aprovisionados por buques y helicópteros, sin problemas de volumen o tonelaje. Esas fuerzas contaban con gran cantidad de medios de detección inmediata a la acción aérea. Esto hacía apreciar que la interceptación y derribos por parte de la Artillería Antiaérea del enemigo podrían llegar a ser elevados.

La información sobre ubicación y cantidad de medios del enemigo empeñados en las proximidades de la ZE, uno de los aspectos fundamentales para decidir un asalto aéreo, era relativamente escasa.

Suponiendo que se lograra mantener la superioridad aérea temporariamente durante el movimiento aéreo operativo y el de entrega, la Fuerza de Tareas una vez en tierra tendría pocas posibilidades de lograr una efectiva conexión con propias tropas, debido principalmente a que carecerían de movilidad en el terreno, no sólo por las características de éste sino también por las servidumbres que les impondría el acarreo de material (armamento y munición).

Estos y otros factores condicionantes hicieron que la operación prevista por el EM del Comandante Militar en MLV no resultara aceptable para el CEOPECON.

RESUMEN Y CONCLUSIONES

El planeamiento de una operación aérea de transporte depende de la forma en que se imponga la misión. En este caso, al CAT le fue impuesto un plan de requerimientos concretos de transporte aéreo, a satisfacer en un plazo determinado, esto es los días D y D+1 con un total de solo 33 tareas predispuestas incluidos los requerimientos de EJE y de la propia FAA.

Finalizada la recuperación de las islas con la operación realizada el 2 de abril de 1982, se replegó parte del material aéreo, quedando como componente de transporte aéreo de la FAS, solo cuatro aeronaves (dos **C-130H** y dos **F-28**) para satisfacer requerimientos de tipo inmediato que pudiesen surgir de las fuerzas que se hallaban en las islas.

Transcurrida una semana, no solo se advierte la necesidad de hacer llegar suministros vitales sino que también se decide el envío de medios no previstos originariamente; tanto es así que a partir del 7 de abril las aeronaves de transporte comienzan a operar durante las veinticuatro horas del día hacia MLV.

El EMC recurre entonces al transporte por modo marítimo pero sólo dos buques de ELMA efectivizarían el cruce hacia MLV a mediados de abril, el ELMA *Formosa* y el ELMA *Carcarañá*.

El secreto impuesto a la operación y la imprevisión logística resultante de éste, a lo que cabe agregar una modificación en la estrategia militar inicial, obligó a satisfacer los requerimientos a medida que estos se producían.

Escasos al principio, por lo apuntado anteriormente, terminaron por saturar la capacidad de transporte disponible, la por modo aéreo, ya que la ZEM anunciada el 7 de abril y puesta en vigencia el 12 de ese mes paralizó al otro modo, el marítimo.

Considerando el peso y volumen de los elementos a transportar, era en realidad el marítimo, el único modo capaz de satisfacer en forma masiva y simultánea las necesidades emergentes de los requerimientos. Pese a esto, fue empleado en forma limitada y rápidamente neutralizado por la sola amenaza de la probable presencia de submarinos en la zona.

Los requerimientos concretos que deberían haber estado determinados en un plan preestablecido, se transformaron sin discriminación en requerimientos de tipo inmediato. Todo pasó a tener alta prioridad, desvirtuando así completamente el concepto de utilización del transporte por modo aéreo, cual debe ser el de **última instancia** y para aquello **realmente perentorio** que surja de los inevitables cambios de la situación.

Al pretender transportar todo lo que se consideraba necesario exclusivamente por modo aéreo, se saturó no solo la capacidad de los medios respectivos, sino también la capacidad de recepción de la BAM MLV, único aeródromo en condiciones de soportar la operación de las aeronaves que realizaban el transporte aéreo.

Aún, de haberse contado con mayor cantidad de aeronaves de transporte hubiera resultado imposible cumplimentar las previsiones que se efectuaban a diario, por la sencilla razón de que - aparte de lo explicado anteriormente en cuanto a saturación del aeródromo-, el peso y volumen de ciertas cargas impedían su traslado por modo aéreo y en muchas circunstancias, las condiciones meteorológicas demoraban o directamente producían la suspensión de las operaciones aéreas, dificultando y recargando todo el sistema de transporte por aire.

El 15 de abril, por ejemplo, 900 toneladas de carga esperaban en la TAC CRV su transporte por modo aéreo a MLV. Ello significaba unos 60 vuelos de **C-130H** a las islas.

Este incremento brusco de los requerimientos imposibilitó al Componente de Transporte Aéreo de la FAS cumplimentarlos con el material asignado. Se hizo cargo entonces el CAT, a partir del 18 de abril comenzando un traslado masivo a MLV que finalizaría el 29 de abril.

Durante ese lapso, precisamente el 22 de abril, se decide el envío a MLV de otra GUC, la Brigada de Infantería III. Al Personal se lo transportaría por modo aéreo, mientras que todo el resto del equipamiento (armamento, vehículos, munición, etc.) perteneciente a esa GUC se lo trasladaría

por modo marítimo. El ELMA *Ciudad de Córdoba*, buque destinado al efecto no efectivizó el traslado. Debió pues hacerse parte del mismo nuevamente por modo aéreo, a partir del 26 de abril.

El material aéreo de las Empresas Aerocomerciales, de acuerdo con las necesidades, concurrió a incrementar la capacidad del transporte aéreo militar tanto para ciertos vuelos entre la ZI y el TOAS y hacia MLV, situación prevista en la doctrina de conducción para estas operaciones, aplicables a los casos de conflicto internacional o emergencias nacionales.

Al iniciarse las hostilidades, es comprensible que no se pudiese continuar con la magnitud de los días anteriores. De haberlo hecho no se podría haber materializado ese nexo de unión entre el continente y las islas, mantenido hasta la noche del 13 de junio inclusive.

Sin embargo pese a que había transcurrido un mes desde la recuperación del archipiélago y durante ese lapso hubo tiempo suficiente para enmendar las imprevisiones logísticas, recién en mayo se inició el traslado de los cañones de 155 mm. y los EXOCET MM38 y su respectiva plataforma de lanzamiento. Tales traslados insumieron siete vuelos de los 31 que aterrizaron en la BAM MLV.⁵

Luego de ésta rápida síntesis cabe concluir que:

1º) La falta de una planificación al máximo nivel y por ende la determinación del modo de transporte a utilizar motivó que se perdiera excesivo tiempo en la iniciación del abastecimiento a las islas y que no se compatibilizara lo que requerían las Fuerzas en MLV y lo que realmente era transportado por modo aéreo.

2º) La ausencia casi total del transporte por modo marítimo desvirtuó el concepto de utilización del transporte por aire.

3º) La cantidad de material a trasladar y un solo aeródromo de operación terminal saturaron la capacidad de éste.

4º) Las condiciones meteorológicas en el aeródromo terminal BAM MLV impusieron demoras y cancelaciones en los vuelos, dificultando y atrasando la operación de transporte aéreo masivo.

Sin embargo la aviación de transporte de la FAA cumplió eficientemente su misión demostrando una verdadera vocación de servicio, elevada moral y un alto grado de adiestramiento tanto en la paz como en la guerra.

Durante el mes de abril, los aviones de transporte de la FAA y las Empresas Aerocomerciales efectuaron 452 aterrizajes en MLV trasladando a las islas 9.729 pasajeros y 5.442 toneladas.

Desde el 1 de abril al 29 de junio se transportaron casi 10.000 toneladas y más de 50.000 pasajeros cumpliéndose 1039 vuelos sobre 1.091 programados.

Asimismo, las tripulaciones de transporte debieron cumplir con otras misiones ajenas al ámbito específico de este tipo de operaciones como son las de Exploración y Reconocimiento Aéreo Lejano, tarea que permitió no solo localizar a parte de la Fuerza de Tareas en su aproximación a las islas durante el mes de abril, sino que posteriormente facilitó información sobre

⁵ El tercer y último cañón se trasladó la noche del 13 junio.

la ubicación de medios navales enemigos, tarea que insumió 1375 horas de vuelo con aviones **B-707, KC-130 y C-130H**.

Pero lo que realmente resulta importante destacar es que en 61 oportunidades se burló el bloqueo naval y aéreo impuesto por el enemigo, uno de los principales objetivos de la Fuerza de Tareas Británica, entregando material por aterrizaje y lanzamiento, trasladando personal y evacuando heridos, desde el 1 de mayo hasta la noche del 13 de junio inclusive.

Con los medios disponibles, la aviación de transporte de la FAA voló casi 7.000 horas en solo tres meses de operación. Como cumple su misión diariamente en la paz, también lo hizo de la misma manera en la guerra, y contribuyó con sangre de una de sus tripulaciones a teñir las aguas del Atlántico Sur.

Con los medios que la Nación confió a la FAA para que cumpla con sus responsabilidades operacionales -en éste caso la del transporte aéreo militar- asumió y ejecutó éstas, sin claudicar un solo instante, aún a costa de grandes sacrificios en vidas y en material aéreo.

Las tripulaciones y los hombres que conformaron los medios logísticos y de apoyo operativo pueden sentir internamente la gran satisfacción del deber cumplido. Si no se hizo más fue porque no se pudo hacer más y lo que se hizo se realizó con el máximo esfuerzo y de la mejor manera que pudo hacerse.

Si se dudara de esto, sólo hay que remitirse a la memoria de todos los argentinos acerca de lo que estos hombres hicieron durante la batalla, a la opinión objetiva que ese accionar despertó en el extranjero -en particular del propio enemigo-, y al juicio de la historia.

CUADRO 1 - TRANSPORTE AÉREO REALIZADO POR EL CAT A MLV DESDE PAL-EPO-GAL

Se detallan las cantidades de personal-material transportando a MLV desde PAL-EPO-GAL y los porcentajes correspondientes entre el 2 y el 17 de abril de 1982.

Incluye la operación del 2 de abril.

FECHA	USUARIO	MATERIAL		PERSONAL	
		TONELADAS	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE
02 ABR	ARA	115,1	9 %	250	9 %
AL	EJE	1.027,1	75 %	2.052	78 %
17 ABR	FAA	220	16 %	347	13 %
T O T A L E S		1.362,2	100 %	2.649	100 %

CUADRO 2 - TRANSPORTE AÉREO REALIZADO POR LA FAS (PUENTE AÉREO CRV-MLV)

Incluye la actividad realizada por el Componente de Transporte Aéreo de la FAS entre CRV-MLV entre el 2 y el 17 de abril con dos aeronaves **C-130H** y dos **F-28** especificando cantidad de personal-material trasladado, número de vuelos y horas insumidas.

FECHA	USUARIO	MATERIAL		PERSONAL		TIPO DE AVIÓN	
		TONELADAS	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE	TOTAL VUELOS	TOTAL HORAS
02 ABR al	EJE	818	69 %	1.154	80 %	C-130	FK-28
17 ABR	FAA	367	31 %	283	20 %	72	67
T O T A L E S		1.185	100 %	1.437	100 %	490 HORAS	

CUADRO 3 - TRANSPORTE AÉREO REALIZADO POR LA FAS (PUENTE AÉREO CRV-MLV)

Detalla las cantidades y porcentajes transportados a MLV bajo la planificación y ejecución del CAT desde el 18 al 29 de abril.

FECHA	USUARIO	MATERIAL		PERSONAL	
		TONELADAS	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE
18 ABR	ARA	85	3 %	164	4 %
AL	EJE	1.820,7	73%	3.506	90 %
29 ABR	FAA	584,6	24 %	233	6 %
T O T A L E S		2.490,3	100 %	3.903	100 %

CUADRO 4 - TRANSPORTE AÉREO A MLV (CAT/FAS)

Especifica los totales de personal y carga trasladados a MLV desde el 2 al 29 de abril, horas de vuelo insumidas y cantidad de aterrizajes realizados en la BAM Malvinas en ese lapso por las aeronaves de la FAA y de las Empresas Aerocomerciales (Aerolíneas Argentinas y Austral).

FECHA	USUARIO	MATERIAL TONELADAS	PERSONAL CANTIDAD	HORAS VOLADAS			ATERRIZAJES	
				FAA	AA	AU	FAA	AA/AU
02 AL 29 ABR	FFAA	5.008	9.215	1620:00	293:25	15:40	397	55
				1929:05 HS			452	

CUADRO 5 - TRANSPORTE AÉREO A MLV (CAT/FAS)

Incluye los totales trasladados a MLV desde el 2 de abril al 13 de junio inclusive, horas voladas y cantidad de aterrizajes efectuados en la BAM Malvinas durante ese período.

Las horas de vuelo insumidas por las Empresas Aerocomerciales no se incrementan por cuanto no operaron hacia MLV luego del 28 de abril de 1982.

FECHA	USUARIO	MATERIAL		PERSONAL		HORAS VOLADAS ATERRIZAJES
		TONELADAS	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE	
02 ABR	ARA	215,6	4 %	440	4 %	FAA 2.047:00
AL	EJE	4.047	74 %	8.155	84 %	AA 293:25
13 JUN	FAA	1.179,4	22 %	1.134	12 %	AU 15:40
TOTALES		5.442	100 %	9.729	100 %	483

CUADRO 6 - TRANSPORTE AÉREO REALIZADO POR EL CAT (DESPLIEGUE)

Detalla las cantidades de personal y material trasladados desde el 1° de abril al 16 de junio y las horas de vuelo que insumieron los mismos, durante el despliegue, incluyendo lo trasladado entre ZI y TOAS, dentro de éste y hacia MLV.

FECHA	USUARIO	MATERIAL		PERSONAL		HORAS VOLADAS
		TONELADAS	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE	
01 ABR	ARA	390,5	4 %	3.132	8 %	FAA 6.159:25
AL	EJE	4.839,0	53 %	26.111	70 %	AA 986:35
16 JUN	FAA	3.858,5	43 %	7.992	22 %	AU 93:35
TOTALES		9.088,0	100 %	37.235	100 %	7.239:35

CUADRO 7 - TRANSPORTE AÉREO REALIZADO POR EL CAT (REPLIEGUE)

Especifica las cantidades de personal y material trasladados durante el REPLIEGUE, finalizadas las operaciones en MLV, desde el 16 al 28 de junio y las horas de vuelo que insumieron dichos traslados entre el TOAS y ZI.

FECHA	USUARIO	MATERIAL		PERSONAL		HORAS VOLADAS
		TONELADAS	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE	
16 JUN	ARA	--	--	161	1 %	FAA 715:55
AL	EJE	185,8	23 %	11.364	80 %	AA 17:25
28 JUN	FAA	636,2	77 %	2.618	19 %	AU 47:55
TOTALES		821,0	100 %	14.143	100 %	881:15

CUADRO 8 - TRANSPORTE AÉREO REALIZADO POR FAA/EMPRESAS AEROCOMERCIALES (TOTAL GENERAL)

Detalle de los vuelos programados, cumplidos y no cumplidos desde el 1° de abril al 29 de junio por las aeronaves de la FAA y de las Empresas Aerocomerciales (AA y AU) con especificación de los totales transportados por cada operador.

FECHA	OPERADOR	MATERIAL		PERSONAL		VUELOS		
		TONELADAS	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE	1	2	3
01 ABR al	FAA	9.306,8	94 %	36.913	72 %	1091	1039	52
29 JUN	AA y AU	603,2	6 %	14.465	28 %		95 %	5 %
TOTALES		9.910	100 %	51.378	100 %			TEC MET

REF. : 1 PROGRAMADOS - 2 CUMPLIDOS - 3 NO CUMPLIDOS POR MET/TEC.

CUADRO 9 - TRANSPORTE AÉREO REALIZADO POR CAT/FAS (TOTAL GENERAL)

Totales generales de lo transportado entre el 1° de abril al 29 de junio con especificación de las horas voladas por cada operador.

Incluye todas las operaciones de transporte aéreo realizadas en el lapso mencionado.

FECHA	USUARIO	MATERIAL		PERSONAL		OPERADOR HS. VOLADAS
		TONELADAS	PORCENTAJE	CANTIDAD	PORCENTAJE	
01 ABR	ARA	390,5	4 %	3.293	6 %	FAA 6.875:20
AL	EJE	5.024,8	51 %	37.475	73 %	AA 1.004:00
29 JUN	FAA	4.494,7	45 %	10.610	21 %	AU 141:35
TOTALES		9.910	100 %	51.378	100 %	HS. 8.020:00

CUADRO 10 - TRANSPORTE AÉREO REALIZADO POR LA FAS (CON CERCO AÉREO)

Incluye las misiones de transporte aéreo previstas, las salidas y las cumplidas desde el 1° de mayo al 13 de junio inclusive por las aeronaves del Escuadrón I (*Hercules*) desde el continente a MLV, integrando el Componente de Transporte Aéreo de la FAS.

FECHA	USUARIO	MATERIAL ENTREGADO EN/POR				PERSONAL		MISIONES DE TRAE		
		TONE LADAS	PORCENTAJE	ARR	SEC	TRASLADO AÉREO	EVACUACION SANITARIA	PREVISAS	SALIRON	CUMPLIDAS
01 MAY	ARA	33	8 %	33,0	--					
AL	EJE	267,4	62 %	249,9	17,5					
13 JUN	FAA	133,9	30 %	133,9	--					
TOTALES		434,3	100 %	416,8	17,5	514	264	74	61	33

REFERENCIAS CUADRO 10

SEC - Sistema de entrega por contenedores

Misiones de Transporte Aéreo: De las 61 misiones que salieron:

- 31 efectuaron la entrega por aterrizaje en PUERTO ARGENTINO.
- 2 efectuaron la entrega por lanzamiento aéreo (PTO. DARWIN y BAHÍA FOX).
- 28 regresaron sin poder efectuar el aterrizaje (21 de ellas a menos de 60 millas náuticas de PUERTO ARGENTINO).

DOCUMENTOS ANEXOS

(INFORMACION NO CONTENIDA EN EL TRABAJO ORIGINAL DE 1983 Y
AGREGADA EN LA PRESENTE EDICION-1997)

Personal que integró el Comando Aéreo de Transporte

- Comandante Aéreo de Transporte: Brigadier Enrique R. VALENZUELA
- Jefe Departamento Personal: Comodoro Aldo R. FERNANDEZ
- Departamento Inteligencia: No se estructuró.
- Jefe Departamento Operaciones: Comodoro Jorge F. MARTINEZ
- Centro Coordinador de Cargas:
 - Vicecomodoro Roberto NOE
 - Mayor Walter BARBERO
 - Capitán Hernán VILLAFANE
 - Capitán Jorge GARCIA
 - Capitán Damián PETERSON
 - Suboficial Mayor Adolfo RECALDE
 - Cabo Felipe GUTIERREZ
- División Operaciones Predispuestas:
 - Vicecomodoro Angel TORIBIO
 - Vicecomodoro Juan Daniel PAULIK
 - Mayor Luis SABOLO
 - Capitán Adán DAVILA
 - Capitán Jorge HERRERA
 - Suboficial Auxiliar Jorge RICCI
 - Cabo Agustín LOMBIDE
- División Operaciones en Desarrollo:
 - Vicecomodoro Juan Daniel PAULIK
 - Capitán Hugo OLMOS
 - Capitán Antonio FAZIO
 - Capitán Armando VALVERDE
 - S.M. (R) Anselmo BONELL
 - Suboficial Ayudante Horacio GONZALEZ
 - Suboficial Auxiliar Carlos NAZZARI
- Sección Estadística y Documentación:
 - Capitán Carmelo BERGARA
 - Suboficial Ayudante Julio BALARDINI
- Jefe Departamento Material: Comodoro Enzo COLS
- Jefe Departamento Comunicaciones: Comodoro Juan José PUIG
Auxiliar 1er. Teniente Héctor TOBAR
- Jefe Departamento Finanzas: Vicecomodoro Francisco José LOPEZ

- Sección Operaciones de Transporte Aéreo (SOTA) de la FAS (CRV)
 - My. Horacio OREFICE
 - My. Hugo César CHUNCO

Personal que participó en el Conflicto del Atlántico Sur

Jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo: Com. D. Jorge F. MARTINEZ ⁶

ESCUADRON I C-130

Tripulación N° 1

Vcom. Ruben CABANILLAS
My. Adolfo MARTINEZ
Vcom. Adrian SPERANZA
S.A. Juan RYDZIK
S.P. Juan VOTTCHEVITCH
S.Aux. Ricardo BRESSAN
S.A. Roberto PAJON
S.P. Bernabe PLASCENCIA
S.Aux. Jorge LANZANI

Tripulación N° 2

Vcom. Alfredo CANO
Cap. Juan HRUBIK
Vcom. Eduardo SERVÁTICO
My. Carlos TORIELLI
S.M. (R) Salvador GILIBERTO
S.M. Guillermo AGUIRRE
S. Aux. Eduardo FATTORE
S.A. Nestor MOLINA
S.A. Luis MARTINEZ

Tripulación N° 3

Vcom. Luis LITRENTA CARRACEDO
Cap. Guillermo DESTEFANIS
My. Francisco MENSI
C.P. Juan PERON
C.P. Juan TELLO
S.Aux. Hugo GONZALEZ
S.Aux. Vicente REYNOSO
S.Aux. MANUEL LOMBINO
C.1° Eduardo BARRIONUEVO

C.P. Alberto GOMEZ

Tripulación N° 4

Vcom. Eduardo PESSANA
Cap. Roberto PERROTO
1er. Ten. Gerardo VACCARO
My. Eduardo GOMEZ
C.P. Mario CEMINO
C.P. Francisco MARTINEZ
S.Aux. Oscar ARDIZZONI
S.Aux. Mario AMENGUAL
S.P. Roberto CARAVACA
S.A. Luis SARMIENTO
C. Juan FUMEZ

Tripulación N° 5

Vcom. Juan DEMARCO
My. Juan MACLAY
Cap. (R) Juan MARTIARENA
S.Aux. Emilio FARINA
C.P. Mario RULLI
S.M. Miguel CASTILLO
S.Aux. Carlos CORTEZ

Tripulación N° 6

Vcom. Roberto NOE
Cap. Eduardo SENN
My. Roberto BRIEND
Cap. Osvaldo BILMEZIS
S.M. Juan CUFRE
C.P. Carlos GOLIER
S.Aux. Héctor SOSA

⁶ Realizó varios vuelos con diferentes tripulaciones: con la N° 2 (02 Mayo); con la N° 7 (06 Mayo) y con la N° 10 (19 Mayo).

S.Aux. Oscar GATTO
S.P. Andres MANYSZYN
Tripulación N° 7

Vcom. Alberto VIANNA
Cap. Andres VALLE
Cap. Roberto CERRUTI
S.P. Pedro RAZZINI
C.1° Carlos ORTIZ
S.A. Juan MARNONI
S.Aux. Carlos NAZZARI

Tripulación N° 8

Vcom. Jorge DOMINGUEZ
My. Miguel SANCHEZ
My. Juan BERNARDI
My. Walter VIDELA
Cap. Miguel SISCO
S.P. Domingo FARIAS
S.Aux. Ranulfo LOZANO
S.Aux. Juan HÜMÖLLER
C.P. Horacio GONZALEZ

Tripulación N° 9

My. Walter VELIZ
Cap. Cristóbal VILLEGAS
Vcom. Francisco LOPEZ
My. Jorge VALDECANTOS
C.P. Jorge CONTIGIANI
C.P. Nicolás SEGOVIA
S.A. Sergio TULIAN
S.Aux. Roberto PUIG

Tripulación N° 10

My. Ruben PALAZZI
Vcom. Julio SANCHOTENA
Vcom. Roberto TRIBIANI
S.Aux. Juan ROMERO
C.P. Jose TORRES
S.P. Americo AREVALO
S.P. Carlos SANCHEZ

Tripulación N°11

My. Ricardo BOLZI
Cap. Sergio SAMPIETRO

My. Oreste VILA
C.P. Ricardo CAMINO
C.P. Oscar FRAIRE
S.Aux. Roberto OVEJERO
S.Aux. Carlos SALZANO

Tripulación N° 12

My. Julio DOMINGUEZ
Vcom. Roberto REGUEIRO
My. Roberto BAGNASCO
S.P. (R) Carlos BILL
C.P. Juan REYNOSO
S.Aux. Rodolfo GODOY
C.P. Oscar GARDENAL
S.Aux. Miguel DE ROBLES

Tripulación N° 13

My. Antonio BRUNO
Vcom. Ruben MORO
My. Hugo MALDONADO
C.P. Ricardo FIGUEROA
C.P. Delfino FRETES
S.P. Julio DAVERIO
S.P. Juan LUJAN

Tripulación N° 14

Cap. Víctor BORCHERT
Com. Roberto MELA
My. Pedro MAYE
Cap. Hernán DAGUERRE
S.A. Carlos MOYANO
S.Aux. Hugo CASTELLINI
C.P. Carlos SOSA
S.A. Roberto CARABAJAL
S.Aux. Carlos PAOLONI

Tripulación N° 15

+ Cap. Rubén MARTEL
+ Cap. Carlos KRAUSE
+ Vcom. Hugo MEISNER
+ C.P. Miguel CARDONE
+ C.P. Carlos CANTEZANO
+ S.P. Julio LASTRA
+ S.A. Manuel ALBELOS

ESCUADRON II (F-28)

Pilotos

Brig. Gral. Basilio LAMIDOZO
Brig. Enrique Ramón VALENZUELA

Pilotos etapa III

Vcom. Manuel VILLAGRAN
Vcom. Norberto TRILLINI
Vcom. Eduardo AMORES
Vcom. Angel TORIBIO
Vcom. Oscar BAHAMONDES
My.. Raúl ECHENIQUE
My. Francisco SERRAT
My. Carlos GONZALEZ
My. Hector Manuel PUPEK
Cap. Damian PETERSON
Cap. Agustin Alfredo MIGUEZ
Cap. Antonio FAZIO CARRERAS
Cap. Adan DAVILA
Cap. Jose NOVELLI
Cap. Ricardo ALTAMIRANO

Pilotos etapa II

Vcom. Vicente Manuel HERMIDA
Vcom. Pascual SOLER
My. Walter BARBERO
My. Victor ALBA
My. Raúl IRIBERRY
My. Ruben ABALOS ALIAGA
My. Luis SABOLO
Cap. Alberto BORSATO
Cap. Angel CARRIZO
Cap. Juan GIMENEZ
Cap. Miguel GONZALEZ

Mecánicos de Vuelo

S.P. Julian RODRIGUEZ
S.P. Manuel H.TESSI
S.P. Roberto VERDU
S.A. Miguel A. GONZALES
S.A. Hector GARCIA
C.P. Juan OLMEDO
C.P. Jorge GAMBIA
C.P. Juan R. MEDINA
C.P. Juan OSORES
C.1° Guillermo RAMIREZ
C.1° Gerardo ROLDAN
C.1° Osvaldo PUÑET
C.1° Jose MALDONADO

Auxiliares de carga

S.M. Antonio PEREYRA
S.A. Enrique R. PRINCE
S.A. Juan C. MUÑOZ
S.Aux. Hugo J. OCHOA
S.Aux. Raimundo N. ALVAREZ
S.Aux. Jose E. AMAYA
S.Aux. Carlos A. MARTINEZ
S.Aux. Carlos N. VERASAY
C.P. Ramón C. MENDEZ
C.P. Carlos R. ARAGON
C.P. Juan A. CONDE
C.P. Rafael R. COHN
C.P. Oscar H. DRAMISINO

ESCUADRÓN IV (F-27)

Pilotos

Vcom. Jorge BENAVENTE
Vcom. Carlos G. VELAZCO
Vcom. Mario ANDELIQUE
Vcom. José L. RIBEIRO
Vcom. Jorge NOVAIS
Vcom. Ricardo QUELLET
Vcom. Juan E. RIVAROLA
Vcom. Luis RONCONI
Vcom. Héctor VANDEN
My. Osvaldo BOTTO

My. Roberto MONTALDO
My. Mario NUÑEZ
My. Adolfo RODRIGUEZ
My. Ramón DIAZ
Cap. Hugo OLMOS
Cap. Julio MIRGONE
Cap. Guillermo TESTONI
Cap. Carlos FILIPPI
1er. Ten. Ricardo GRUNALE
1er. Ten. Eduardo RODRIGUEZ

Mecánicos de Vuelo

S. M. Gustavo MAYER
S. M. Amilcar REYES
S. Aux. Antonio CONDE
C. P. Eduardo DOCTERS
C. P. Misael LOMBARDO
C. P. Manuel ROJAS
C. 1° Eduardo MUÑOZ
C. 1° José BRANDANA
C. 1° Mario SIMON
Vol. Orlando DOMINGUEZ

Auxiliares de Carga

S. M. José GERMAN
S. A. Luis RIOS
S. A. Mauricio CEBALLOS
S. A. Miguel ALONSO
S. A. Esteban GODOY
S. Aux. Alberto LORENZI
S. Aux. Alberto CAMPELO
S. Aux. Alfredo ALBERTENGO
C. P. Daniel MEDINA
C. P. Luis ZENTENO
C. P. Oscar HEREDIA
C. P. Anselmo ABASTO
C. P. Carlos BASSANO
C. P. Walter MORELLI
C. 1° Roberto HERGER
C. 1° Ramón CONTRERAS
C. 1° Santiago CABRAL

ESCUADRON V - BOEING 707

Pilotos

Vcom. Eduardo FONTAINE
Vcom. Luis CASTIELLA LOPEZ
Vcom. Jorge RICCARDINI
Vcom. Juan PAULIK
Vcom. Otto RITONDALE
Vcom. Joaquín ARGUELLES BENET
Vcom. Héctor CID
Vcom. Horacio GENOLET
Vcom. Marcelo CONTE
Vcom. José BARONI
Vcom. Rodolfo MUÑOZ
Vcom. Rubén MONTENEGRO
Vcom. Walter BARBERO
My. Juan Carlos OSSA
My. Armando BUIRA

Navegadores

Vcom. Mauro LOPEZ
Vcom. Walter VIDELA
Vcom. Adrian SPERANZA

Mecánicos

S.M. Carlos BLAZEK
S.M. Guillermo OVIEDO
S.P. José RAMOS
S.P. Flavio LUCION
S.P. Armando ROSALES
S.P. Andrés HUSTEY
S.A. Nicolás ZARATE
S.A. Diego CALLEJON
S.A. Héctor GARCIA
S.Aux. Carmelo BESSI
S.Aux. Angel SALVADOR
C.P. Jorge AMENGUAL
C.P. Luis ACEVEDO

Auxiliares de Carga y Despacho

S.M. Conrado GHIETTO
S.M. Casimiro MARTINEZ
S.M. Miguel DIAP
S.M. Adolfo RECALDE
S.M. Oscar VIGNOLO
S.M. Guillermo NOBILE
S.M. Aroldo BONORINO
S.M. Enzo SIMEONE
S.P. Ernesto WAGNER
S.P. Manuel RIVAROLA

Tripulaciones de helicópteros desplegadas a las islas Malvinas que realizaron tareas de transporte aéreo.

Escuadrón I: **Bell 212** (H-83 y H-85)

Ten. Marcelo PINTO
Ten. Luis LONGAR
Ten. Alejandro VERGARA
Ten. Ricardo LUDUEÑA
Ten. Saturnino SANCHEZ
Ten. Gustavo BREA
S.Aux. Jesús MARTINEZ
C.P. Horacio CARMONA
C.P. Sergio QUIÑONEZ
C.P. Eulogio GOMEZ
C.P. Alberto LOPEZ
C.1° Ernesto S. PALACIOS

Escuadrón III: **CH-47 C CHINOOK** (H-91 y H-93)

My. Oscar POSE ORTIZ de ROZAS
1er. Ten. Manuel FERNANDEZ
1er. Ten. Horacio GIAIGISCHIA
1er. Ten. Julio BROWER de KONIG
1er. Ten. Alberto BELTRAME
1er. Ten. Antonio GRIFOL
S.A. Roberto PRATS
S.A. Hugo WHITE
S.Aux. Orlando RUIZ
S.Aux. Luis CAPRA
S.Aux. Antonio ALVAREZ
C.P. Atilio PISTONI
C.P. Hugo HERRERA
C.P. Raúl FERNANDEZ
C.P. Eduardo GOMEZ
C.P. Rubén LAVORATO
C.1° Alberto MONTALDO
C.1° Mario VERA
C.1° Luis VILLAREAL
C.1° Santos VEGA
C.1° Ariel CHOCRON

Tareas de transporte aéreo en el TOM

- Transporte de personal y material (Implementación BAM Cóndor).
- Abastecimiento BAM Cóndor.
- Abastecimiento ROA Malvinas y Cóndor.
- Traslado sanitario.

Actividad realizada⁷

Salidas cumplidas:	404
Total de horas voladas:	571:20 hs.
Personal transportado:	1829
Carga transportada:	569.287 kgs.

⁷ Incluye otras tareas tales como la recuperación de tripulantes, operaciones aeromóviles, exploración y reconocimiento, y defensa de instalaciones.

Personal de tripulantes de la Empresa Aerolíneas Argentinas que participó en el conflicto del Atlántico Sur.

Línea B-737

Pilotos

Cmte. Juan Carlos AMADIO
Cmte. Luis ANGELINI
Cmte. Martín ARANA
Cmte. Osvaldo CANEPA
Cmte. Mario CERREZUELA
Cmte. Nestor ECHEVERRIA
Cmte. Juan FERRARI

Cmte. César GATTI
Cmte. Miguel GIROUD
Cmte. Martín KRYDJER
Cmte. Osvaldo LARUMBE
Cmte. Daniel MAURIÑO
Cmte. Antonio MEDINA
Cmte. Jorge PEREZ TAMAYO

Línea B-707

Pilotos

Cmte. Ramón L. ARCE
Cmte. Juan Carlos ARDALLA
Cmte. Leopoldo ARIAS
Cmte. Jorge AYDAR PAZ
Cmte. Mario BERNARD
Cmte. Valentín BIRO
Cmte. Horacio BOTTE
Cmte. Gazio BRESCIANI
Cmte. Hector BRUTTI
Cmte. Enrique BUSCH
Cmte. Ricardo CONTRERAS
Cmte. Luis T. CUNIBERTI

Cmte. Rubén CUDICIO
Cmte. Gustavo DE GAINZA
Cmte. Norberto FEO
Cmte. Luis GIORDANO
Cmte. Carlos GUTIRREZ MORCHIO
Cmte. Carlos LEFEVRE
Cmte. Angel LEVAGGI
Cmte. Juan LOMBARDINI
Cmte. Jorge MINUZZI
Cmte. Hilario MOGLIA
Cmte. Rafael PICHIELLO
Cmte. Juan Carlos SAN JUAN

Técnicos de Vuelo

Daniel AMIN
Osvaldo BECCAN
Carlos BIELLI
Carlos CAMACHO
Miguel CARRIZO
Norberto COBELO
Marcelo LIMA

Oscar MARANDET
Carlos MATRICARDI
Raul MENDEZ
Vicente MENENDEZ
Alberto MENDOLICCIO
Rodolfo ZAMBONINI

Navegadores

Hector MARIN
Luis PAGANI

Comisarios

Carlos BERNARD
Florencio MOLINA CAMPOS
Carlos TERRANOVA

**Personal de la empresa AUSTRAL Líneas Aéreas, que efectuó vuelos entre CRV y MLV,
con la aeronave BAC 1-11 (LV-OAX)**

Pilotos

Cmte. Mariano IRIBARNE
Cmte. Aldo R. RIOS
Cmte. Bernardo SCHÖNFELD
1er. Oficial Juan C. BASSINI
1er. Oficial Jorge CANESE
1er. Oficial Eladio GOSSO

Técnicos

Ingeniero Raúl A. PERNIGOTTI
Mecánico Aldo Darío COMISSO
Mecánico Víctor Norberto CONNOR
Mecánico Carlos A. RUIZ
Electricista Hugo Juan ZACHERT

Auxiliar de Carga

Hugo COCHELLO

Personal integrante del Equipo Control de Combate (ECCO) y Pararescates desplegados en las islas Malvinas

1er. Ten. Rodolfo YUSE	C. José Luis ORAZI
1er. Ten. Daniel LAMBRI	C. Carlos TRIMBOLI
1er. Ten. Horacio ALZAMORA	C. Carlos GOMEZ
S.P. Máximo OVIEDO	C. Juan José FUMEZ
S.A. Eduardo GUZMAN	C. Francisco PALACIOS
S.A. Oscar OCHOA	C. Hugo FERREIRA
S.Aux. Julio BARROS	C. César Walter ROCA
S.Aux. Oscar ESPÍNDOLA	C. Rodolfo FERNÁNDEZ
C.P. Rafael MESSUTI	C. Daniel CUELLO
C.P. Jorge CAPELLINO	C. Fernando ROLDAN
C.1 Alberto GOMEZ	C. Miguel QUIROGA.

Personal que integró el Elemento Control de Transporte Aéreo (ECTA) y posteriormente la Terminal Aérea de Cargas en Puerto Argentino

Cap. Juan Carlos HRUBIK
Cap. Guillermo CARDETTI ⁸
Cap. Carlos Mario STOCCO ⁹
S.P. Jose Carlos CABRERA
S.A. Carlos MARTINEZ
S.A. Carlos CORTEZ
S.Aux. Eduardo FATTORE
S.Aux. Julio BARROS
S.Aux. Juan Carlos LANZANI
C.P. José María GAUTO
C. Juan José FUMEZ

Personal del ECCO que participó en Puerto Darwin y en bahía Fox durante el Abastecimiento Aéreo con entrega por lanzamiento

1er. Ten. Rodolfo YUSE	C.P. Rafael MESSUTI
1er. Ten. Horacio ALZAMORA	C. Francisco PALACIOS
S.Aux. Julio BARROS	C. Juan José FUMEZ

⁸ Se hizo cargo de la TAC MLV a partir del 28 de abril.

⁹ Replegó a Comodoro Rivadavia aproximadamente el 20 de abril.

Medios participantes en la fase Asalto Aéreo del Plan ARIES 82, el 2 de abril de 1982.

C-130H TC-68 “Litro 1”
DEP. CRV 05:15 ARR. MLV 08:45
DEP. MLV 09:20 ARR. CRV 11:30

CA. Com. Carlos BELTRAMONE
1 P. Vcom. Alfredo CANO
N. Com. Roberto MELA
MV. S.A. Juan RYDZIK
MV. C.P. Mario CEMINO
AC. S.A. Roberto CARABAJAL
AC. S.A. Roberto PAJON
AC. S.Aux. Carlos SALZANO

C-130H TC-63 “Litro 2”
DEP. CRV 06:20 ARR. MLV 09:20
DEP. MLV 09:50 ARR. CRV 11:50

CA. Vcom. Alberto VIANNA
2 P. Cap. Andres VALLE
N. Cap. Roberto CERRUTI
MV. S.P. Pedro RAZZINI
MV. C.P. Ricardo FIGUEROA
AC. S.Aux. Oscar ARDIZONI
AC. S.Aux. Carlos NAZZARI
AC. S.A. Juan MARNONI

C-130H TC-64 “Litro 3”
DEP. CRV 06:55 ARR. MLV 09:45
DEP. MLV 10:00 ARR. CRV 12:00

CA. My. Rubén O. PALAZZI
2 P. Vcom. Julio C. SANCHOTENA
N. Vcom. Adrian SPERANZA
MV. S.Aux. Juan ROMERO
MV. C.P. Jose TORRES
AC. S.P. Americo AREVALO
AC. S.P. Carlos SANCHEZ
AT. C.P. Juan REYNOSO

C-130H TC-65 “Litro 4”¹⁰
DEP. CRV 17:55 ARR. MLV 20:05
DEP. MLV 20:50 ARR. CRV 22:45

CA. My. Julio DOMINGUEZ
2 P. Vcom. Rubén MORO
N. My. Jorge VALDECANTOS
MV. S.Aux. Roque LOZANO
MV. S.Aux. Juan HÜMÖLLER
AC. S.A. Roberto OVEJERO
AC. S.P. Domingo FARIAS
AC. C.P. Horacio GONZALEZ

F-28 TC-51 “Litro 5”
DEP. CRV 08:15 ARR. MLV 09:45
DEP. MLV 10:45 ARR. CRV 12:15

CA. Brig. Enrique O. VALENZUELA
1° P. Cap. Agustín MIGUEZ
2° P. Cap. Antonio FAZIO C.
MV. S.P. Julian RODRIGUEZ
MV. C 1° Gerardo ROLDAN
AC. S.Aux. Carlos MARTINEZ

F-28 TC-53 “Litro 6”
DEP. CRV 09:15 ARR. MLV 10:50
DEP. MLV 11:10 ARR. CRV 12:40

CA. Vcom. Oscar BAHAMONDES
1 P. My. Carlos GONZALEZ
MV. S.A. Hector GARCIA
MV. C. 1° Osvaldo PUÑET
AC. S.A. Enrique PRINCE

Ref.: CA. (Comandante de aeronave)
1 P. (Primer Piloto)
2 P. (Segundo Piloto)
N. (Navegador)
MV. Mecánico de vuelo
AC. Auxiliar de carga
AT. Apoyo Técnico

¹⁰ El despegue de “Litro 4” no se realizó a la hora

prevista debido a una falla técnica.

F-28 TC-52 "Litro 7"
DEP. CRV 09:30 ARR. MLV 11:10
DEP. MLV 11:30 ARR. CRV 12:50

CA. My. Raul ECHENIQUE
1 P. My. Héctor PUPEK
MV. C.P. Juan MEDINA
AC. S.Aux. Carlos VERASAY
AT. C. 1° Ramón AVENDAÑO

F-28 TC-55 "Litro 8"
DEP. CRV 09:45 ARR. MLV 11:05
DEP. MLV 19:45 ARR. CRV 21:15

CA. Vcom. Eduardo AMORES
1 P. Cap. Ricardo ALTAMIRANO
MV. S.P. Roberto VERDU
MV. C.P. Jorge GAMBA
AC. S.Aux. Hugo OCHOA

Tripulaciones que efectuaron los vuelos de Abastecimiento Aéreo con entrega por lanzamiento

19 de mayo de 1982: C-130H TC-68 “Tronco”, lanzamiento de ocho contenedores A-22 con un total de 8000 kgs., en Puerto Darwin.

Jefe de Misión	Com. Jorge F. MARTINEZ
Cte. aeronave	My. Rubén O. PALAZZI
2do. Piloto	Vcom. Julio C. SANCHOTENA
Navegador	Vcom. Ricardo TRIBIANI
Mec. de vuelo	S.Aux. Juan ROMERO
Mec. de vuelo	C.P. José TORRES
Aux. de carga	S.P. Américo AREVALO
Aux. de carga	S.P. Carlos SANCHEZ

20 de mayo de 1982: C-130H TC-64 “Pato”, lanzamiento de diez contenedores A-22 con un total de 9500 kgs., en bahía FOX.

Cte. aeronave	Vcom. Alfredo CANO
2do. piloto	Cap. Juan HRUBIK
Navegador	My. Carlos TORIELLI
Mec. de vuelo	S.M. (R) Salvador GILIBERTO
Mec. de vuelo	S.M. Guillermo AGUIRRE
Aux. de carga	S.Aux. Eduardo FATTORE
Aux. de carga	S.Aux. Néstor MOLINA

Ref.: Cte. aeronave (Comandante de aeronave); 2do. Piloto (Segundo piloto); Mec. de vuelo (Mecánico de vuelo); Aux. de carga (Auxiliar de carga).

Tripulaciones que efectuaron vuelos de Abastecimiento Aéreo a las islas Malvinas, con entrega por aterrizaje (1 de mayo al 13 de junio) con aeronaves C-130H

Tripulación N° 1

Vcom. Ruben CABANILLAS
My. Adolfo MARTINEZ
Vcom. Adrian SPERANZA
S.A. Juan RYDZIK
S.P. Juan VOTTCHEVITCH
S.Aux. Ricardo BRESSAN
S.A. Roberto PAJON
S.P. Bernabe PLASCENCIA

Vcom. Alberto VIANNA
Cap. Andres VALLE
Cap. Roberto CERRUTI
S.P. Pedro RAZZINI
C.1° Carlos ORTIZ
S.A. Juan MARNONI
S.Aux. Carlos NAZZARI

Tripulación N° 2

Vcom. Alfredo CANO
Cap. Juan HRUBIK
Vcom. Eduardo SERVÁTICO
My. Carlos TORIELLI
S.M. (R) Salvador GILIBERTO
S.M. Guillermo AGUIRRE
S. Aux. Eduardo FATTORE
S.A. Nestor MOLINA

Tripulación N° 6

Vcom. Jorge DOMINGUEZ
My. Juan BERNARDI
My. Walter VIDELA
Cap. Miguel SISCO
S.Aux. Ranulfo LOZANO
S.Aux. Juan HÜMÖLLER
S.P. Domingo FARIAS
C.P. Horacio GONZALEZ

Tripulación N° 3

Vcom. Roberto NOE
My. Roberto BRIEND
Cap. Osvaldo BILMEZIS
S.M. Juan CUFRE
C.P. Carlos GOLIER
S.Aux. Héctor SOSA
S.Aux. Oscar GATTO

Tripulación N° 7

My. Walter VELIZ
Cap. Cristóbal VILLEGAS
Vcom. Francisco LOPEZ
My. Jorge VALDECANTOS
C.P. Jorge CONTIGIANI
C.P. Nicolás SEGOVIA
S.A. Sergio TULIAN
S.Aux. Roberto PUIG

Tripulación N° 4

Vcom. Juan DEMARCO
My. Juan MACKLAY
Cap. (R) Juan MARTIARENA
S.Aux. Emilio FARINA
C.P. Mario RULLI
S.M. Miguel CASTILLO
S.Aux. Carlos CORTEZ

Tripulación N° 8

My. Ruben PALAZZI
Vcom. Julio SANCHOTENA
Vcom. Roberto TRIBIANI
S.Aux. Juan ROMERO
C.P. Jose TORRES
S.P. Americo AREVALO
S.P. Carlos SANCHEZ

Tripulación N° 5

Tripulación N° 9

My. Ricardo BOLZI
Cap. Sergio SAMPIETRO
My. Oreste VILA
C.P. Ricardo CAMINO
C.P. Oscar FRAIRE
S.Aux. Roberto OVEJERO
S.Aux. Carlos SALZANO

Tripulación N° 10

My. Julio DOMINGUEZ
Vcom. Roberto REGUEIRO
My. Roberto BAGNASCO
S.P. (R) Carlos BILL
C.P. Juan REYNOSO
S.Aux. Rodolfo GODOY
C.P. Oscar GARDENAL

Tripulación N°11

My. Antonio BRUNO
Vcom. Ruben MORO
My. Hugo MALDONADO
C.P. Ricardo FIGUEROA
C.P. Delfino FRETES
S.P. Julio DAVERIO
S.P. Juan LUJAN

Tripulación N° 12

Cap. Víctor BORCHERT
Cap. Hernán DAGUERRE
Com. Roberto MELA
My. Pedro MAYE
C.P. Carlos SOSA
S.Aux. Hugo CASTELLINI
S.A. Roberto CARABAJAL
S.A. Carlos MOYANO

Tripulación N° 13

+ Cap. Rubén MARTEL
+ Cap. Carlos KRAUSE
+ Vcom. Hugo MEISNER
+ C.P. Carlos CANTEZANO
+ C.P. Miguel CARDONE
+ S.A. Manuel ALBELOS
+ S.P. Julio LASTRA

**Tripulaciones que efectuaron Reabastecimiento de combustible en vuelo con KC-130
(1° de mayo al 13 de junio)**

Tripulación N° 1

Vcom. Ruben CABANILLAS
My. Adolfo MARTINEZ
Vcom. Adrian SPERANZA
S.A. Juan RYDZIK
S.P. Juan VOTTCHEVITCH
S.A. Roberto PAJON
S.P. Bernabé PLASCENCIA
S.P. Roberto CARAVACA

Tripulación N° 2

Vcom. Alfredo CANO
Cap. Juan HRUBIK
Vcom. Eduardo SERVÁTICO
My. Carlos TORIELLI
S.M. (R) Salvador GILIBERTO
S.M. Guillermo AGUIRRE
S.A. Nestor MOLINA
S.A. Luis MARTINEZ

Tripulación N° 3

Vcom. Eduardo PESSANA
Cap. Roberto PERROTO
1er. Ten. Gerardo VACCARO
My. Eduardo GOMEZ
C.P. Mario CEMINO
C.P. Francisco MARTINEZ
S.Aux. Oscar ARDIZZONI
S.Aux. Mario AMENGUAL

Tripulación N° 4

Vcom. Luis LITRENTA
Cap. Guillermo DESTEFANIS
My. Francisco MENSI
C.P. Juan D. PERON
C.P. Juan TELLO
S.Aux. Hugo GONZALEZ
S.Aux. Vicente REYNOSO
S.Aux. Manuel LOMBINO

Tripulación N° 5

Vcom. Roberto NOE
My. Roberto BRIEND
Cap. Osvaldo BILMEZIS
S.M. Juan CUFRE
C.P. Carlos GOLIER
S.Aux. Héctor SOSA
S.A. Juan MARNONI

Tripulación N° 6

Vcom. Jorge DOMINGUEZ
My. Juan BERNARDI
My. Walter VIDELA
S.A. Juan RYDZIK
S.Aux. Juan HÜMÖLLER
C.P. Horacio GONZALEZ
S.P. Bernabé PLASCENCIA

Tripulación N° 7

My. Ricardo BOLZI
Cap. Sergio SAMPIETRO
My. Oreste VILA
C.P. Ricardo CAMINO
C.P. Oscar FRAIRE
S.Aux. Roberto OVEJERO
S.Aux. Carlos SALZANO

Tripulación N° 8

+ Cap. Rubén MARTEL
+ Cap. Carlos KRAUSE
+ Vcom. Hugo MEISNER
+ C.P. Miguel CARDONE
+ C.P. Carlos CANTEZANO
+ S.A. Manuel ALBELOS
S.A. Andrés MANYSZYN
S.Aux. Oscar GATTO

Nota: algunos tripulantes efectuaron vuelos integrando distintas tripulaciones.

Tripulaciones que realizaron Evacuación y Traslado Aéreo con DHC-6 *Twin Otter*, pertenecientes a la IX Br. Ae.

28 de mayo de 1982 DHC-6 T-82 CRV-I. BORBON-CRV

Cap. Horacio MIÑO
1er. Ten. Claudio CARESANI
C. P. Víctor MARTINEZ

29 de mayo de 1982 DHC-6 T-82 ADO-I. BORBON (Pto. Calderón-ADO-CRV)

1er. Ten. Marcelo URIONA
Ten. Omar POZA
C. P. Pedro BAZAN

Lista Control de Procedimientos Reunión Previa al Vuelo a Malvinas (LCP RPV MLV)

- SITUACION TACTICA ZONA
- METEOROLOGIA (en ruta y en las islas)
- HORARIOS (Cumplimiento-Posiciones-Aterrizaje)
- RUTA IDA
- NIVELES/ALTURA VUELO (Detección Radar)
- RADAR
- IFF (SJU - SCZ - CRV 150 MN - MLV)
- COMUNICACIONES HF - Tablas
 - Verificación
 - Escucha
 - Palabra clave
 - Procedimiento No Enlace
 - Silencio Radio
- VHF (Escucha-frecuencia-controles)
- PROCEDIMIENTO ENTRADA RADAR
- PROCEDIMIENTO SALIDA MALVINAS - ALTURA
- RUTA REGRESO - FL
- ENLACE ACC CRV
- PISTA MLV
- PROCEDIMIENTOS TRIPULACION EN MLV (Pil-Cop-Mec) (Naveg)
- PROCEDIMIENTO DESCARGA - TRASLADO PALLETS - CINTAS
- PROCEDIMIENTO ALARMA ATAQUE EN TIERRA
- PROCEDIMIENTOS TACTICOS
- BUQUE BYS
- UNIFORME
- LUCES POSICION RUTA-ATERRIJAJE-DESPEGUE
- ENLACE OPERACIONES REGRESO (No enlace Vehículo Trip. TWR)
- PERSONAL A TRASLADAR IDA-REGRESO

Rutas empleadas para los cruces a MLV
(desde el 1° de mayo al 13 de junio)

Criterios aplicados para seleccionar las rutas

- Información disponible y actualizada sobre el enemigo
- Información táctica en MLV (actividad buques y PAC) suministrada por Operaciones del Componente Aéreo en MLV.
- Meteorología en ruta y en MLV

- Nº 1. Desde Río Gallegos a 53° 30' S 64° 00' W - 53° 30' 58° 20' W UPNS.
 Nº 2. Desde 49° S 67° W a 50° S 60° W - 50° S 58° W - UPNN.
 Nº 3. Desde Puerto Deseado a 50° S 58° W - UPNN.
 Nº 4. Desde Santa Cruz a 53 ° 30' S 58° 00'W - UPNS.
 Nº 5. Desde Comodoro Rivadavia a 48° 40' S 67° 00' W - 53° 00' S 63° 00' W 53° 00' S 58° 00' W - UPNS.
 Nº 6. Desde Comodoro Rivadavia a 49° 00' S 67° 00' W - 54° 00' S 64° 00' W - 54.° 00' S 57° 40' W - UPNS
 Nº 7. Desde Comodoro Rivadavia a Río Grande y luego 54° 00' S 64° 00' W - 54° 00' S 58° 00' W - 53° 00' 57° 00' W - 52° 00' S 57° 00' W - UPNS.

Referencia: UPNS (Ultimo Punto Notificación Sur)
 UPNN (Ultimo Punto Notificación Norte)

Síntesis meteorológica del Teatro de Operaciones Sur desde el 1° de mayo al 14 de junio

	Bajo mínimos	Marginales	Sin mayores restricciones
Islas Malvinas y rutas de aproximación	14 días	6 días	24 días
Continente	3 días	2 días	39 días

FECHAS	MAYO		JUNIO
Días bajo mínimos	4 - 9 - 10 - 14 - 22 - 27		2 - 3 - 4 - 5 - 9 - 10 - 12 - 13
Días marginales	11 - 12 - 13 - 15 - 29		7

Extracto de una carta enviada por un ex-piloto de la USAF a un piloto de C-130 de la FAA, en mayo de 1982. (original en inglés)

Nos hemos sentado a revisar algunas sugerencias que puedan resultar de utilidad para nuestros amigos del Escuadrón Hercules en sus operaciones actuales. No contamos con información específica sobre la configuración del avión pues no tenemos contacto con el personal de Inteligencia. Sin embargo, con nuestra experiencia personal en Vietnam y los datos recopilados de la publicación “Jane’s All the World Aircraft” y “Jane’s Weapon Systems” -que estoy seguro su personal en J-II ya debe de haber consultado- esperamos serles de utilidad.

¡La supervivencia de aviones tácticos de transporte depende totalmente de su capacidad de evitar la amenaza!. En otras palabras, no operar, repito, **NO OPERAR** en un ambiente favorable de aviones de alta performance y minimice el tiempo que se expone cuando se encuentra en tierra.

El planeamiento previo y flexibilidad, son las llaves para la supervivencia. Basados en experiencia pasada, a continuación se detallan puntos a considerar:

1. Siempre contar con información actualizada sobre la posición de la amenaza. Esto les dará un conocimiento inmediato para la toma de medidas preventivas. Más que las acciones normales.

2. Planeamiento de la Misión:

A. Evitar Detección por medio de:

- 1) Vuelos a baja altura (1.500 pies).
- 2) Silencio Radial - utilizar pistola de luces (light guns) para el aterrizaje/solicitar visto bueno para lanzamientos de material; o utilizar sistema de banderas.
- 3) Cambiar continuamente los itinerarios.
- 4) Utilizar el terreno (si es posible) para disfrazar/esconder el avión de la acción de radares.
- 5) JAMAS USE LA MISMA RUTA.
- 6) Nada de IFF en el área de combate si es posible.

NOTA: Si las radios **deben** ser utilizadas, no utilicen números de matrícula. Utilizar señales de llamadas diferentes cada vez para evitar dar información sobre que aviones están siendo utilizados.

B. Determinar si la misión requiere operaciones aire-tierra o lanzamiento desde el aire basándose en la amenaza, el tiempo, y seguridad para para efectuar aterrizajes/lanzamientos.

C. Si se tiene conocimiento que indica una posible amenaza aire-aire, solicitar defensa de aviones cazas en formación de Patrulla Aérea de Combate (CAP).

AVISO: Utilizar discreción cuando se usa CAP ya que muchas veces la sola presencia de aviones CAP hará que se descubra su posición.

AVISO: Cualquier cambio de procedimientos comunes debe ser coordinado con el personal de todos los destacamentos antes de su implementación.

3. OBSERVACIONES:

A. Si en un vuelo a 1500 pies se encuentra con un caza enemigo, lo más probable es QUE NO esté configurado para un rol aire-aire. Sin embargo, si así lo estuviese, lo más probable es que cuente con 2 misiles *Sidewinder* y dos armas *Aden* de 30 mm. Su primera acción debería ser el girar alejándose de la dirección en que el enemigo venía, entre en picada y acelere, baje (50 pies) lo más posible y lo más rápido posible y maniobre el avión para dificultar el traqueo del enemigo. Estas acciones pondrán al enemigo a un alto nivel de consumo de combustible, cerca de la superficie, alejándose de su base de operación. Puede elegir o no estar capacitado a atacar en esa situación por la escasez de combustible o las limitaciones de armamento/avión para el operativo.

B. 1) Cuando está en tierra, no apague los motores si la pista está bajo ataque de un bombardeo de artillería naval o **si existe una amenaza**. Tenga listo un equipo de hombres al final de la pista para descargar el avión. Luego, si el viento lo permite, despegue en la dirección opuesta.

NOTA: LA LLAVE DEL ÉXITO ES MINIMIZAR EL TIEMPO EN TIERRA AL MAXIMO POSIBLE.

2) Cuando está en tierra, si la pista es atacada desde el aire, abandone el avión y busque protección para la tripulación.

3) Si los motores están detenidos y ocurre un ataque de artillería naval, utilice técnicas “gang start” para más rapidez de despegue. Una manera de lograr “gang starting” es:

- a) Arrancar motor N° 3
- b) Arrancar motor N° 2
- c) Comenzar a rodar (taxi)
- d) Arrancar motores N° 1 y 4 simultáneamente mientras se carretea.

4. OTRAS CONSIDERACIONES:

A. Si el viento lo permite, coordine lugares de lanzamiento (airdrop zones) cerca de unidades importantes.

1) Tenga equipos de recuperación allí para recuperar los paracaídas.

2) Si no se utilizan paracaídas para ítems tales como grano, arroz o harina, asegúrese de que están empacados en dos bolsas (“burlap” o arpillera), de esa manera, cuando choquen con la tierra solo se romperá la bolsa interna.

B. Se deberían preparar dos o tres zonas de aterrizaje para brindar flexibilidad a la misión de transporte: 3.000 pies por 60 pies serán suficientes, construidas en la dirección de los vientos prevalecientes, si es posible.

Esperamos que estos datos le sean de utilidad.

Por favor haga llegar nuestros saludos a todos nuestros amigos de la I Brigada Aérea. Suerte!

Procedimientos a ser aplicados ante ataques del Eno.

La carta anterior y la experiencia acumulada ya en ese momento por las tripulaciones del Escuadrón I, sirvieron para preparar los **PROCEDIMIENTOS A SER APLICADOS ANTE ATAQUES DEL ENEMIGO**, los que se reproducen a continuación.

Para los cruces a MLV y durante las operaciones en tierra tener en cuenta lo siguiente:

1º) La supervivencia de aviones de transporte en el T.O. depende de su capacidad para evitar la amenaza; por lo tanto:

- a) Vuele, si las condiciones meteorológicas lo permiten, entre 50 y 200 pies de altura **como máximo**.
- b) Mantenga escucha permanente en las frecuencias asignadas y rompa el silencio de radio sólo cuando sea estrictamente necesario.
- c) Al entrar dentro de las 200 NM de MLV asegúrese que un tripulante observe la parte trasera del avión a través del sextante periscópico a los efectos de cubrir la posibilidad de ataque con misiles tierra-aire y/o fuego de cañones de aviones interceptores.
Asimismo los ACD y PAX deberán encontrarse en la parte posterior de la cabina de carga observando por los laterales la eventual presencia de enemigos.
El navegador deberá tener a mano la pistola de señales para empleo inmediato, en caso de ataque con misiles.

2º) Si su avión es atacado con misiles (la experiencia ha demostrado que en general es posible verlos) proceda como sigue:

- a) Reduzca turbinas de inmediato iniciando un viaje **HACIA** el misil y simultáneamente efectúe el lanzamiento de bengalas de acuerdo con necesidades.
- b) Acelere, hasta velocidad estructural menos 10 kts. alejándose de la base de operaciones del interceptor efectuando maniobras evasivas a no mas de 100 pies. (el elevado consumo de combustible a baja altura probablemente disuadirá al piloto enemigo de continuar con el ataque)

3º) Si un avión es atacado con cañones recuerde que un cambio constante de trayectoria y velocidad dificultará/impedirá la puntería al piloto enemigo. Para ello es importante hacer deslizar el avión lo que obligará al piloto enemigo a efectuar nuevamente toda la curva de persecución.

4º) Luego del aterrizaje efectúe “Escala sin detención de motores” y descargue tan pronto como sea posible. “El éxito de la operación depende, EN PARTICULAR, de minimizar los tiempos en tierra.”

5º) Si se produce un ataque o hay alarma roja mientras el avión está en tierra proceda como sigue:

- a) No despegue por ninguna causa.
- b) Detenga motores, corte energía eléctrica y abandone el avión de inmediato.
- c) Diríjase al refugio antiaéreo mas cercano.

6°) Para una rápida puesta en marcha posterior proceda como sigue:

- a) Arranque motores 3 y 2 e inicie el carreteo.
- b) Durante el rodaje ponga en marcha simultáneamente motores 1 y 4 y complete las listas de despegue.

7°) Si la componente de viento lo permite despegue de cabecera 08.

VUELE SIEMPRE CON VALVULAS BLEED CERRADAS.

RELATOS DE SITUACIONES VIVIDAS DURANTE ALGUNOS CRUCES

Vuelo de Abastecimiento Aéreo con entrega por aterrizaje CRV-MLV

Nº de misión: CR 138 - C-130H TC-68 (indicativo: Pico) Fecha: 081800 May 82.

Despegamos a las seis de la tarde desde Comodoro Rivadavia transportando 16 pasajeros y 14400 kgs. de carga.

A los cuarenta minutos de vuelo abandonamos la línea de costa y descendimos hasta los 500 pies, con rumbo hacia las islas Sebaldes (51° S). Poco a poco comenzamos a bajar hasta ajustar la altura en 50 pies sobre el agua.

Era la primera vez que hacíamos el cruce nocturno a esa altura y la impresión no resultaba agradable. Había una capa de nubes por encima nuestro, a unos escasos cien metros, que de vez en cuando producía lloviznas e impedía el paso de la claridad lunar. Otras nubes bajas -stratus-, a ras del agua eran las responsables de una leve turbulencia que hacía más peligroso el vuelo a bajo nivel.

A las dos horas de vuelo, identificadas las islas por radar, cambiamos el rumbo. La roca Remolinos nos pegó un susto, ya que parecía el puente de un submarino emergido de las aguas. Diez minutos antes del arribo nos comunicamos con el radar y luego con la torre obteniendo la información para el aterrizaje.

El faro, en el cabo San Felipe, aún apagado era visible en la noche gracias a la luz de la luna. Aterrizamos sin novedad. Mientras se descargaba el avión, también se entregaron cartas, diarios y revistas y encomiendas, recibiendo gran cantidad de cartas.

A los veinte minutos, despegamos. Ya en vuelo, tuvimos que apartarnos de la ruta prevista para evitar a otro C-130H que venía en sentido contrario. En el interín, atentos en la frecuencia de HF, oíamos tráfico en inglés, con bastante ruido de fondo, lo que nos impedía interpretar lo que decían. De pronto, pese al ruido de fondo, escuchamos con absoluta claridad: *Flight Heading Two Seven Zero*. Ese era el rumbo que nosotros volábamos en ese momento. Sorprendidos completamente y desconociendo la procedencia de la emisión, asumimos rápidamente que podría tratarse de una intercepción a nuestro vuelo. Aplicamos potencia e incrementamos la velocidad hasta alcanzar los 320 nudos, pegándonos a 40 pies del agua. Mantuvimos esos parámetros durante una media hora aproximadamente.

El otro C-130H, ignorante de lo que ocurría en nuestra cabina, se cruzaba en ese momento con nosotros, pero no nos vimos. El Navegador del otro avión encendió momentáneamente el radar, para dar una *pincelada* y la dio en el preciso instante en que ambos aviones estaban próximos a cruzarse, detectando un eco, ante lo cual apagó el radar. A los treinta segundos lo volvió a encender y visualizó el eco bastante desplazado, calculando una velocidad superior a los 300 nudos. Pensaron. por algunos minutos, que era un Sea Harrier, hasta que concluyeron que éramos nosotros. No podían confirmarlo con certeza por cuanto volábamos en “silencio de radio”.

A las 23:45 hs. aterrizábamos en Comodoro Rivadavia luego de cumplir exitosamente otra misión y sin privarnos de un pequeño susto.

Nota: este pequeño relato fue escrito el 10 de mayo de 1982, luego de intercambiar opiniones con la tripulación del C-130H TC-65 que esa misma noche operó en MLV.

Vuelo de Abastecimiento Aéreo con entrega por lanzamiento

Nº de misión: CAT-163 - C-130H TC-68 (indicativo: Tronco)

Tarea: Realizar un vuelo de abastecimiento aéreo con entrega por lanzamiento diurno, sobre Puerto Darwin (51° 48' S 58° 58' W). Tipo de lanzamiento: 8 contenedores A-22 de 1000 kgs. cada uno, con municiones y alimentos. Día-Hora despegue: 191315 Mayo 82 (hora local). Hora lanzamiento: 1614 hs. local. Navegación táctica a bajo nivel ida y regreso (CRV-PUERTO DARWIN-CRV).

El día anterior se prepararon dos rutas diferentes de aproximación a la zona, que seleccionaríamos ya próximos a la isla Norte, antes de las islas del Pasaje. Una de ellas era directa por la bahía Navidad, resultando ideal por cuanto era la más corta y tenía elevaciones que posibilitarían ocultarse a la vista del enemigo.

Si la visibilidad y el techo de nubes impedían utilizar esa ruta, se había planificado una más al sur, por la bahía de la Reina Carlota, para volar a lo largo del estrecho San Carlos, dejando puerto Fox a la izquierda y llegar así al punto inicial de lanzamiento. Esta ruta presentaba el inconveniente de tener que volar sobre terreno llano a la entrada sur del estrecho, normalmente patrullada por el enemigo. Resultaba también unos cuantos minutos más larga que la otra.

Al margen de ello había que respetar parámetros inamovibles como en toda entrega por lanzamiento, tales como la altura y velocidad de lanzamiento (600 pies y 125 nudos), lo que hacía vulnerable al avión durante la corrida final. La hora fijada para la entrega (19:14Z) era el aspecto más importante de la tarea y debíamos hacer el lanzamiento exactamente a esa hora.

Efectuada la RPV, despegamos a la hora prevista e iniciamos la navegación táctica a bajo nivel. En la cabina de vuelo nos acompañaba el Jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo.

Con rumbo 076 nos fuimos aproximando a las islas volando a ras del agua, sin problemas. El Navegador dio el “aviso previo de 20 minutos afuera” y se hicieron los controles correspondientes. Ya habíamos seleccionado la ruta más directa. Estábamos a pocas millas y observamos que teníamos techo suficiente y buena visibilidad horizontal.

Volábamos pegados a las formas cambiantes del terreno, *peinando* pequeñas colinas, sobrevolando algunas casas aisladas, *desparramando* ovejas que corren asustadas, isleños que miran asombrados la gigantesca mole rugiente del *Hercules* que pasa sobre sus cabezas a 400 kilómetros por hora. Pensamos que alguno de ellos no se privará de pasar de inmediato la información por HF a la Fuerza de Tareas. “Aviso previo de diez minutos afuera”, suena la voz del Navegador. *Rascando* el monte Sullivan descendemos hacia las aguas del estrecho San Carlos, poniendo proa a la isla Grande, un pequeño islote en ese espejo de agua. Pasamos al lado de lo que queda del buque del Río Carcarañá, completamente incendiado, pero aún flotando.

Estamos a siete minutos de la zona de lanzamiento y a sólo dos minutos del punto inicial, cuando el Navegador nos informa que “estamos un poco adelantados”. ¿Cuánto?. “Seis minutos”. Es mucho tiempo y hay que perderlos. Lo hacemos con un viraje lento de 360 grados por la derecha. Estamos un poco intranquilos. El viraje nos ha expuesto demasiado y nos parecía que los minutos no pasaban nunca. Pero lo finalizamos y todo se precipita rápidamente. Son las 19:12Z y ya estamos en corrida final de lanzamiento, con 600 pies de altura, la velocidad indicada reducida a 125 nudos, rampa y puerta trasera abiertas y todos los controles previos a la entrega realizados. LCP completada.

“LUZ VERDE”, van saliendo los contenedores con la ocho toneladas y el Hercules “quiere incrementar la actitud de nariz arriba”, exigiendo suaves pero precisas correcciones para no exceder los factores de carga estructurales de la aeronave.

Por ínter, la voz del Auxiliar de Carga informa “Lanzamiento completado y sin novedad”. Cerrando rampa y puerta trasera, iniciamos el escape de la zona, por la izquierda y descendiendo a 50 pies, con rumbo a la bahía de Ruiz Puente.

Las condiciones meteorológicas en la parte norte del estrecho San Carlos no son buenas ya que las nubes están pegadas al agua, disminuyendo bruscamente la visibilidad horizontal.

Pasando lateral al puerto Sussex y con quince metros de altura sobre las frías aguas del San Carlos, entramos en la masa de “stratus”. Mantener el rumbo que iba dictando el Navegador era de fundamental importancia. Pero, volar por instrumentos, guiados por el radar del avión a 200 nudos y sólo a quince metros del agua, sin verla, en zona de combate, esperando de un momento a otro “la visita de una “PAC”, constituía para todos, una experiencia nueva. Aferrado a los instrumentos el Piloto seguía las instrucciones del Navegador. Toda la tripulación confiaba en ambos. “Todo bien, ya estamos en la bahía, girando lentamente a 330 grados por la izquierda, ojo con la inclinación en el viraje...dando *marmita*, ya estamos entrando a mar abierto.”

Quince minutos después de trasponer el meridiano de los 61° y sobrepasadas las islas, volando aún a 50 pies del agua, toda la tripulación comenzó a relajarse.

El peligro iba quedando atrás. Volábamos dentro de nubes bajas y rasante. Eso tranquilizaba a todos. Pero más aún, la satisfacción de otra misión realizada con éxito, donde se habían aplicado los procedimientos operativos que tantas veces habíamos estudiado y practicado.

Toda la tripulación estaba contenta. El Escuadrón I y una de sus tripulaciones había realizado **el primer lanzamiento de carga real** -no de práctica-, **en zona de combate**.

Vuelo de Abastecimiento Aéreo con entrega por aterrizaje CRV-GAL-GRA-MLV-CRV C-130H TC-64 Fecha-hora: 111525 JUN 82

Con las primeras sombras, sobrepasado Río Grande nos internamos en el mar y comenzamos el descenso buscando los 50 pies de altura. Habíamos despegado de CRV con 15000 kgs de munición de 155 mm y realizado una breve escala en GAL para que subieran cuarenta hombres de relevo para las piezas de Artillería Antiaérea.

A los pocos minutos nos sobrepasó un F-28 de ARA y como conocíamos la frecuencia de VHF en la cual operaban, la colocamos en uno de nuestros equipos. Escuchamos que se comunicaba con otro avión, probablemente el que realizaba exploración y requería “como estaba la cosa”; el otro le contestó que permaneciera atento y a los pocos segundos le sugirió que regresaran. Los llamamos y no obtuvimos respuesta. Esto intranquilizó un poco a la tripulación.

Aún así continuamos adelante, muy atentos a la frecuencia de HF esperando escuchar la palabra clave que implicaba regresar.

Al pasar en las proximidades de la isla Beauchene y ya en zona peligrosa, el Navegador hizo un *barrido* de radar sin detectar ecos enemigos. Al cruzar el paralelo 52 grados sur repetimos el procedimiento (“una rápida pincelada”) y no detectamos nada extraño.

Cinco minutos antes de la hora prevista de aterrizaje en Pto. Argentino, llamamos en la frecuencia de torre y no obtuvimos respuesta. Repetimos el procedimiento y a la tercera llamada nos contestaron. Debimos realizar dos virajes de 360 grados esperando la colocación de las balizas. En el interín el radar nos tranquilizaba informándonos que en veinte millas a la redonda no había “fantasmas”.

Aterrizamos y apenas tocamos apagamos faros guiándonos mientras corríamos sobre la pista a doscientos kilómetros por hora, por dos balizas colocadas en la cabecera opuesta.

Descargado el primer pallet, al mover el avión hacia adelante para continuar con la descarga de otro pallet, el **C-130** comenzó a inclinarse hacia la derecha, siendo notorio un problema en el tren de aterrizaje principal de ese lado.

Al efectuar otro pequeño movimiento para proseguir con la descarga, bajó el Primer Mecánico para constatar la novedad y trajo la “mala noticia” de que la cubierta trasera derecha estaba reventada.

La causa del reventón, que no sentimos durante al carrera de aterrizaje probablemente se debió a una esquirla de regular tamaño, ya que a esa altura de los acontecimientos el margen derecho de la pista tenía un boquete de regular tamaño tapado con tierra apisonada y la zona era bombardeada diariamente.

El Manual de Vuelo del avión, en el capítulo dedicado a las Emergencias contempla el aterrizaje con una cubierta reventada o dos cubiertas reventadas, pero no el despegue en esas condiciones. Pensar en cambiar la cubierta en Pto. Argentino esa noche no era alternativa válida. Decidimos despegar con esa falla pese a que nunca lo habíamos practicado.

El avión, con el combustible remanente para el regreso tenía un peso de despegue de alrededor de cincuenta toneladas. La velocidad de despegue computada por tablas para ese peso, indicaba para **máximo esfuerzo** 86 nudos. (160 km/h)

Enfrentamos el avión, en la margen izquierda de la cabecera 08 y colocamos potencia a pleno en los cuatro motores con el avión frenado. El CP ya tenía todo el volante girado hacia la izquierda para levantar el plano derecho durante la carrera de despegue. Al soltar frenos el avión comenzó a moverse lentamente y con dificultad, vibrando toda la estructura y con el plano derecho caído peligrosamente pese a la corrección efectuada. Eran tan violentas las vibraciones que por un momento pensamos que no podríamos realizar el despegue con éxito.

A medida que el C-130 incrementaba lentamente velocidad, comenzó a sustentarse el plano derecho, con lo cual la corrida se hizo más controlable disminuyendo las vibraciones de la estructura. Recorridos unos cuatrocientos metros aproximadamente ya contábamos con cerca de 50 nudos y costaba incrementar la velocidad. A los seiscientos metros de carrera y con 68 nudos de velocidad indicada llegamos al cráter taponado con tierra; la llanta de la cubierta con problemas impactó violentamente en el borde del cráter y el avión en lugar de frenarse momentáneamente, se levantó en forma imperceptible. Aún muy por debajo de la velocidad de despegue de **máximo esfuerzo** y también de la **Velocidad de Mínimo Control**, el **C-130** se despegó del suelo unos escasos centímetros. Si llegábamos a tocar nuevamente agravábamos el problema. Ganamos unos pocos nudos de más pero no muchos, mientras la pista se acababa y penetrábamos en una espantosa oscuridad.

Ya no quedaba pista para abortar el despegue. Fue todo instantáneo. La orden de “TREN ARRIBA” fue dada de inmediato. En despegues normales se da con “seguridad en el aire”, pero en estas circunstancias todo cambiaba. El *Hercules* descendió un poco mientras introducía el tren de aterrizaje. No sabíamos si el tren derecho, impediría con su problema la traba de la compuerta respectiva. Pensábamos, que durante la carrera, la cubierta podría haberse desbandado y producir inconvenientes en la traba de puerta de tren. Eso nos obligaría a reducir bastante la velocidad en el vuelo de regreso. Fueron segundos interminables hasta tener la indicación en cabina de “tren arriba y trabado”.

El flaps fue subido en pequeños incrementos mientras aumentábamos la velocidad indicada. Sobre el Cabo San Felipe viramos al sur. No podíamos hacer un viraje con más de 8 grados de inclinación debido a la escasa altura.

La sospecha de que la cubierta se había desbandado surgieron nuevamente. Sentíamos mucho ruido a corrientes de aire y costaba mantener el avión en rumbo y nivelado. Reducimos la velocidad a 180 nudos y efectuamos todas las comprobaciones necesarias sin constatar nada anormal. La lluvia sobre los parabrisas nos indicó que volábamos sobre la base de nubes rastreras y que el comportamiento del avión se debía a la leve turbulencia producida por esas mismas nubes.

Una de esas embarcadas (una fuerte corriente descendente) nos tiró para abajo. Era imprevisible. La indicación del radar altímetro bajó abruptamente y al aguja indicó cero. Pero no tocamos el agua. El efecto suelo (el colchón de aire producido por los cuatros motores) y un suave movimiento de los aceleradores dando potencia impidió el toque contra al agua. De haber reaccionado violentamente con los comandos hacia atrás habríamos tocado.

La turbulencia, aunque leve, era bastante molesta para el vuelo a tan baja altura. Ello hizo que redujéramos la velocidad a 200 nudos lo cual nos hacia permanecer mayor tiempo en la zona peligrosa. El Navegador se colocó los arneses de espalda (nunca lo había hecho antes).

La primer hora de vuelo se hizo interminable. A las dos horas subimos a quinientos pies y pocos minutos después iniciamos el ascenso comenzando a vislumbrar unas pocas luces en la costa del continente.

En Comodoro Rivadavia nos esperaba un viento de 65 nudos, enfrentado a pista. Pero ello no significaba nada en comparación con todo lo que habíamos pasado esa noche.

Repasamos el procedimiento de emergencia, alertamos a la torre y aterrizamos sin inconvenientes en solo 400 metros. Finalizábamos otra misión.

Habíamos volado ocho horas entre ida y regreso, de las cuales más de cinco las realizamos a 50 pies de altura. Desde el toque en pista en Pto. Argentino hasta que dimos motor para el despegue transcurrieron solo **ONCE MINUTOS**. En ese interín se desembarcaron 40 pasajeros y 15.000 kgs de munición, un lapso impensable en procedimientos normales.

Agradecimientos

Hicieron posible que esta publicación se concretara:

- El Brigadier (R. Art.-62) D. Jorge Francisco MARTINEZ, debido a su preocupación constante para que el trabajo original de 1983 fuese editado y por el aporte de datos para el mismo, así como su interés como Presidente de la Asociación de Tripulantes de Transporte Aéreo en la adquisición de un determinado número de ejemplares para los socios;
- El Comodoro D. Horacio Armando OREFICE, Jefe de la I Br Ae., por su contribución para el completamiento de datos del personal de tripulantes de diferentes Escuadrones Aéreos de la unidad.
- El Comodoro D. Agustín Alfredo MIGUEZ, que aportó los datos relacionados con los tripulantes del Escuadrón II (F-28).
- El Comodoro D. Juan Carlos HRUBIK y el Vicecomodoro D. Rodolfo YUSE, quienes completaron listados y datos del Equipo Control de Combate (ECCO), del Elemento de Control de Transporte Aéreo (ECTA) y de la Terminal Aérea de Cargas (TAC).
- El Comodoro (R-Art. 62) D. Ricardo Luis QUELLET, Director de Estudios Históricos, por el listado de tripulantes pertenecientes al Escuadrón IV (F-27) y otros valiosos informes.
- El Suboficial Auxiliar Adolfo S. PAREDES y la Cabo Claudia N. PAZ, que se ocuparon del procesamiento de textos, con tesón y eficiencia.

INDICE GENERAL

	<u>Págs.</u>
- Prólogo	2
- La ejecución del Transporte Aéreo Militar realizado por la FAA durante el conflicto del Atlántico Sur	3
- Abreviaturas y Acrónimos	4
- Introducción	6
- Los Prolegómenos (D-1)	8
- El 2 de abril de 1982	11
- El Puente Aéreo	13
- El Puente Aéreo a partir del 1 de mayo	18
- Abastecimiento Aéreo por aterrizaje y descarga del avión	21
- Abastecimiento Aéreo por lanzamiento	23
- La Odisea de los Cruces	25
- Una Operación Aerotransportada irrealizable	32
- Consideraciones básicas	32
- Factores condicionantes	33
- Resumen y Conclusiones	34

Figuras

Cuadro 1 - Transporte Aéreo realizado por el CAT a MLV desde PAL-EPO-GAL (del 2 al 17 de abril de 1982)	37
Cuadro 2 - Transporte Aéreo realizado por la FAS (Puente Aéreo CRV - MVL) (del 2 al 17 de abril)	37
Cuadro 3 - Transporte Aéreo realizado por el CAT a MLV desde CRV-EPO-GAL (del 18 al 29 de abril)	37
Cuadro 4 - Transporte Aéreo a MLV (CAT/FAS) (del 2 al 29 de abril)	38
Cuadro 5 - Transporte Aéreo a MLV (CAT/FAS) (del 2 de abril al 13 de junio).	38
Cuadro 6 - Transporte Aéreo realizado por el CAT (DESPLIEGUE) (del 1 de abril al 16 junio)	38
Cuadro 7 - Transporte Aéreo realizado por el CAT (REPLIEGUE) (del 16 al 26 de junio)	39

Cuadro 8 - Transporte Aéreo realizado por FAA/EMPRESAS AEROCOMERCIALES (TOTAL GENERAL) (del 1 de abril al 29 de junio)	39
Cuadro 9 - Transporte Aéreo realizado por CAT/FAS (TOTAL GENERAL) (del 1 de abril al 29 de junio)	39
Cuadro 10 - Transporte Aéreo realizado por la FAS (CON CERCO AÉREO) (del 1 de mayo al 13 de junio de 1982).	40

Documentos Anexos (Información no contenida en el trabajo original

de 1983 y agregada en la presente edición - 1997).	41
- Personal que integró el Comando Aéreo de Transporte.	42
- Personal que participó en el conflicto del Atlántico Sur	43
Escuadrón I C-130	43
Escuadrón II F-28	45
Escuadrón IV F-27	46
Escuadrón V B-707	47
- Tripulaciones de helicópteros desplegadas a las islas Malvinas que realizaron tareas de transporte aéreo.	48
- Personal de tripulantes de la empresa Aerolíneas Argentinas que participó en el conflicto del Atlántico Sur.	49
- Personal de la empresa Austral Líneas Aéreas que participó en el conflicto del Atlántico Sur.	50
- Personal integrante del Equipo de Control de Combate (ECCO) y Pararescates desplegados a las islas Malvinas.	51
- Personal que integró el Elemento Control de Transporte Aéreo (ECTA) y posteriormente la Terminal Aérea de Cargas en Pto. Argentino.	51
- Personal del ECCO que participó en Pto. Darwin y en bahía Fox durante el Abastecimiento Aéreo con entrega por lanzamiento.	51
- Medios que participaron en la fase Asalto Aéreo del Plan Aries 82 el 2 de abril de 1982.	52
- Tripulaciones que efectuaron los vuelos de Abastecimiento Aéreo con entrega por lanzamiento. (19 y 20 de mayo).	54
- Tripulaciones que efectuaron los vuelos de Abastecimiento Aéreo con entrega por aterrizaje. (1 de mayo al 13 de junio)	55
- Tripulaciones que efectuaron el Reabastecimiento de combustible en vuelo	

(1 de mayo al 13 de junio).	57
- Tripulaciones que efectuaron Evacuación y Traslado Aéreo con DHC-6.	58
- Lista de Control de Procedimientos Reunión Previa al Vuelo a MLV.	59
- Rutas empleadas para los cruces a MLV.	60
- Síntesis meteorológica del TOS desde el 1° de mayo al 14 de junio.	60
- Extracto de una carta enviada por un ex-piloto USAF a un piloto de C-130 de la FAA.	61
- Procedimientos a ser aplicados ante ataques del enemigo.	63
- Relatos de situaciones vividas durante algunos cruces.	65
- Agradecimientos.	71

Redacción y Corrección: Brig. My. Rubén O. PALAZZI

Tapa: C-130 H en pista 08 - 26 de Puerto Argentino (I. Malvinas).
Fotografía de Eduardo H. D'ODORICO.

Digitalización de tapa: My. Sergio M. DONATO

Procesamiento de texto: C. Claudia N. PAZ