



**TEMA: Transporte Aéreo.**

**TÍTULO: El Transporte Aéreo Estratégico como una necesidad del Nivel Operacional para el siglo XXI.**

**AUTOR: Mayor Manuel FUNES**

**TUTOR: Brig. My. (R) Horacio OREFICE**

**PROFESOR: Magister Miguel ANSORENA GRATACOS**

## RESUMEN

Las Fuerzas Armadas (FFAA) de la República Argentina deben cumplir todas las tareas que les son asignadas por el poder político, ya sean las correspondientes a su misión principal, como así también las relativas a las misiones subsidiarias. En este contexto, la Fuerza Aérea Argentina (FAA), con el devenir de los años y producto de una marcada desinversión presupuestaria, fue perdiendo capacidades operativas de marcada importancia que le permitían la proyección de sus fuerzas hacia distintos lugares del mundo. Bajo este marco doctrinario, encontramos la capacidad de transporte aéreo estratégico que con la desafectación del sistema de armas Boeing 707 (B-707), el Estado nacional no ha podido recuperar.

Para países miembro de la Organización de Tratado del Atlántico Norte (OTAN), como es el caso de los Estados Unidos (EEUU) y España, la capacidad de transporte aéreo estratégico se manifiesta como la columna vertebral en la que se cimientan sus misiones militares, ya que sin ella no podrían proyectar sus fuerzas a Teatros de Operaciones (TTOO) donde sean requeridas. Sus doctrinas claramente establecen procedimientos de desarrollo, sostenimiento y proyección, no solo de esta capacidad militar, sino también políticas de adquisición de medios aéreos, las que son detalladamente analizadas para cumplir con responsabilidades duales, tanto en misiones principales del Instrumento Militar (IM), como así también las que son llevadas a cabo en ámbitos civiles.

Por lo expuesto, el presente trabajo de investigación plantea como objetivo general el análisis del alcance de la capacidad de transporte aéreo estratégico militar en el ámbito operacional para satisfacer los requerimientos operativos del Estado nacional. Por tal motivo, se plantea la hipótesis de que la falta de la capacidad militar de transporte aéreo estratégico que se manifiesta como la columna vertebral que las grandes potencias emplean para la proyección de sus fuerzas a cualquier punto del planeta, disminuye las competencias operativas de las FFAA del Estado argentino.

**Palabras clave:** Transporte Aéreo – Estratégico - Operacional – Capacidades – Misiones

# ÍNDICE

## INTRODUCCIÓN

Consideraciones Iniciales .....	1
Contexto Histórico.....	1
Contexto Situacional.....	4
Identificación del problema .....	6
Alcances y Limitaciones.....	6
Marco Teórico .....	7
Objetivos.....	7
Hipótesis .....	7
Metodología.....	8

## CAPÍTULO I

### TRANSPORTE AÉREO ESTRATÉGICO: CONCEPTOS GENERALES

1.1 Particularidades. ....	9
1.2 Una visión de las Fuerzas Armadas argentinas.....	13
1.3 El Transporte Aéreo en Malvinas.....	17

## CAPÍTULO II

### DOCTRINAS DEL TRANSPORTE AÉREO ESTRATÉGICO EMPLEADAS POR PRINCIPALES MIEMBROS DE LA OTAN

2.1 Fuerzas Armadas de los Estados Unidos.....	21
2.2 Fuerzas Armadas de España.....	27

## CAPÍTULO III

### PROYECCIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO EN LAS FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS

3.1 Misiones de la Fuerza Aérea Argentina. ....	30
3.1.1 Principales.....	30
3.1.2 Subsidiarias.....	31
3.2 En vistas al futuro. Plan de Capacidades Militares .....	33
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>35</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>37</b>

## INTRODUCCIÓN

### Consideraciones Iniciales

El propósito del presente trabajo es poder dimensionar la magnitud y alcance propio de la capacidad de transporte aéreo estratégico militar en el ámbito operacional, el cual, se caracteriza por llevar el poder del IM de un Estado a cualquier Teatro de Operaciones (TO); analizando su evolución a lo largo del tiempo hasta nuestros días.

El transporte aéreo estratégico se ha constituido en un área de vacancia en las FFAA argentinas donde es oportuno considerar que no siempre ha sido así; y a la luz de la problemática existente en la materia, se pondrá de manifiesto la importancia de poder proyectar las fuerzas militares de combate en respuesta a una crisis en cualquier parte del mundo, tal como lo establecen doctrinas de países de primer orden.

Una de las premisas fundamentales que caracteriza a esta capacidad militar es la de constituirse en la columna vertebral en las FFAA actuales, puesto que es el principal sostén de las operaciones de apoyo al combate representadas por transporte de tropas, abastecimiento aéreo, evacuación sanitaria, traslado aéreo, reabastecimiento en vuelo, entre otras.

Tanto en la paz como en la guerra, nos vemos obligados a realizar operaciones de transporte aéreo estratégico, lo que claramente define una capacidad que las FFAA deben poseer a fin de lograr importantes beneficios para el Estado nacional.

### Contexto Histórico

La actividad de transporte por medio aéreo es la que menos historia ha transcurrido; pero a su vez, es la que más ha evolucionado. Su desarrollo ha crecido exponencialmente tal como la propia tecnología. Esta evolución principalmente se vio puesta de manifiesto en las grandes potencias como EEUU y Europa, acentuándose principalmente durante las dos Guerras Mundiales.

Una de las operaciones por excelencia que representan la capacidad de transporte aéreo estratégico son los denominados “*puentes aéreos*”, que son operaciones militares que se llevan a cabo hacia un área ubicada en territorio hostil o amenazado, permitiendo el abastecimiento de tropas y material bélico para fortalecer las subsiguientes

operaciones proyectada. Estas operaciones estratégicas, a lo largo de la historia, pudieron dejar precedentes respecto de su empleo en distintos acontecimientos como es el caso al inicio de la Guerra Civil Española, situación en la que se establece un puente aéreo para transportar las tropas del Ejército de África de Marruecos al territorio de España, que sufría un bloqueo en el Estrecho de Gibraltar por la flota de guerra leal al bando republicano. Al principio se ejecutó solo con medios propios, y luego fue apoyado por aviones italianos y alemanes.<sup>1</sup>

Durante la Batalla de Stalingrado, en la Segunda Guerra Mundial, la Luftwaffe estableció un gran puente aéreo que se mantuvo entre noviembre de 1942 y febrero de 1943, para abastecer al ejército alemán que se encontraba sitiado por los ejércitos soviéticos.

El puente aéreo de mayores características fue el establecido por EEUU en el año 1991, en oportunidad que se realizara la preparación de la Primera Guerra del Golfo Pérsico. Aquí el Comando Militar de Transporte Aéreo (MAC) a cargo del General HT Johnson, durante un período de siete meses, movió más de medio millón de toneladas de carga y casi medio millón de pasajeros con todo su equipamiento. La relación toneladas-millas diarias fue diez veces superior a la del puente aéreo de Berlín y cuatro veces más a la del puente aéreo de 1973 a Israel. Este traslado de tropas y suministros se realizó desde 120 lugares distintos a los desiertos de Oriente Medio. El puente aéreo hizo posible la acumulación más espectacular de la fuerza militar en la historia donde se utilizaron 265 aeronaves C-141B Starlifters y 85 C-5 Galaxies.<sup>2</sup>

No solo esta proyección del poder militar sucedería en la campaña descrita, y que pone de manifiesto la importancia de la capacidad de transporte aéreo estratégico para tiempos de guerra, sino también para actividades en tiempo de paz. En la oportunidad de llevarse a cabo la invasión a Kuwait, miles de personas de nacionalidad india quedaron atrapados en la ciudad; es así que el gobierno indio toma la decisión de efectuar una misión de evacuación aérea que se conocería como la operación de evacuación aérea más grande del mundo. Esta operación se llevó a cabo durante casi dos meses y logró transportar más de

---

<sup>1</sup> MINISTERIO DE DEFENSA, *Historia de la aviación española*, S/D, p. 196.

<sup>2</sup> “Strategic Airlift Operation for The Gulf War”, RAND Research Brief, June 1993, [https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research\\_briefs/2007/RB15.pdf](https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_briefs/2007/RB15.pdf), [En Línea 08-jun-17. 10:00 hs.]

170,000 indios, con la particularidad de realizarse con el apoyo de la empresa comercial Air India, ya que no se contaba con los medios suficientes para tal fin.<sup>3</sup>

Por último, no podemos dejar de mencionar lo sucedido en la Guerra de Malvinas, cuando el Reino Unido (UK) protagonizó una de sus más importantes operaciones de transporte aéreo estratégico denominada Operación Corporate. La misma consistía en transportar el sostén logístico de la fuerza de tareas británica desde su territorio hacia la Isla Asunción, distante a más de 6000 Km.

Otras de las responsabilidades inherentes al transporte aéreo que deben desarrollar las FFAA están relacionadas con las denominadas misiones complementarias. Éstas son aquellas operaciones asumidas por el poder nacional que no persiguen objetivos militares, pero colaboran con el desarrollo de la nación en tiempo de paz. Es importante destacar que los medios de transporte aéreos estratégicos han sido empleados en casi su totalidad en actividades que no fueron de combate, apoyando actividades militares y civiles llevadas adelante por políticas nacionales.

Entre estas operaciones internacionales, encontramos su participación bajo mandato de ONU, empleando medios de transporte estratégicos principalmente para el despliegue y repliegue de personal y material a las zonas de crisis; como lo fuera en la década del 60 en la participación en el Congo realizando operaciones de exploración y reconocimiento, abastecimiento aéreo, entrega aérea por aterrizaje, traslado de tropas y evacuación sanitaria.

Otra participación de relevante importancia fue la realizada en la zona del Golfo Pérsico en abril de 1991 empleando un avión B-707 que se convertiría en la primera y única aeronave en operar en territorio iraquí, continuando con esta actividad con cierta frecuencia. También, se haría lo propio en 1993 en la ex Yugoslavia donde se trasladaron efectivos del Ejército Argentino (EA) y la Armada Argentina (ARA) en aeronaves B-707 transportando personal y carga a la zona de conflicto.

---

<sup>3</sup> PERREK, SHREYA. "Did You Know That The Largest Air Evacuation In History Was Done By India?", The BETTER INDIA, <http://www.thebetterindia.com/15179/heres-need-know-largest-air-evacuation-history-india/> [En Línea 08-jun-17. 08:00 hs.]

En la década del 90, el Estado nacional tiene una marcada participación en misiones de paz donde pudo dejar evidenciada la capacidad de transporte aéreo que poseía, poniendo a prueba su capacidad de movilidad estratégica de alcance global. Tal es el caso de su intervención en Mozambique trasladando módulos del hospital reubicable incrementando servicios de radiología, quirófano, terapia intensiva, así como medicamentos e instrumental. Durante este periodo, se continuó con una constante contribución en misiones de paz en Chipre, Kosovo, Haití, etc.

En la actualidad, esta capacidad de transporte aéreo de relevante importancia en el nivel operacional se ha ido debilitando, y hasta en algún punto desaparecido. Las FFAA argentinas necesitan recuperar esta capacidad de realizar operaciones de transporte aéreo estratégicos, que son propias de su misión principal, como así también a las misiones complementarias que el poder nacional les ha encomendado.

### **Contexto Situacional**

En toda operación militar, ya sea en conflictos donde se emplee el poder militar, en misiones de paz, o como también en misiones de ayuda humanitaria el principal problema logístico acaba siendo el transporte. Esto ha sido un común denominador a lo largo de la historia, pero más aún en este siglo XXI donde el contexto geopolítico y estratégico ha impulsado que la mayoría de las operaciones se lleven a cabo fuera del territorio al que pertenecen las FFAA que ostentan con la capacidad de transporte estratégico, pudiendo proyectar en un reducido espacio de tiempo su poder de combate hacia escenarios lejanos donde sea requerida su participación. Es por ello, que potencias de primer orden tales como, EEUU, Rusia, UK, entre otros; manifiestan la siguiente afirmación: *“De estas capacidades de proyección y sostenimiento dependen en gran medida la credibilidad de la acción política”*.<sup>4</sup>

El contexto actual sobre la problemática del presente tema se encuentra claramente definido por las capacidades operativas en materia de transporte aéreo vinculadas a varias FFAA del mundo, entre las que encontramos la de los EEUU de América, donde establece en su doctrina el empleo del transporte aéreo estratégico en términos de proyección de la fuerza militar de combate, dando respuesta a una crisis en cualquier parte del mundo. Sus programas establecen el sostenimiento de las operaciones de manera independiente en la

---

<sup>4</sup> MEDINA AVILA CARLOS, “Soluciones tecnológicas a problemas logísticos en operaciones”, Documento de Trabajo 05/2016 (Nuevas tecnologías para el transporte de recursos a zonas de operaciones), *Instituto Español de Estudios Estratégicos*, p. 33.

zona de crisis hasta la finalización del conflicto, donde se debe crear una situación favorable para los EEUU.<sup>5</sup>

Trasladándonos hacia otro continente nos encontramos con la creación del Grupo Aéreo Europeo (EAG) en 1999, llevado a cabo a través de un acuerdo intergubernamental de siete naciones europeas España, Francia, Italia, Alemania, Bélgica, Países Bajos y UK cuya misión específica es la de fortalecer las capacidades operativas de las Fuerzas Aéreas respectivas para llevar a cabo proyectos de interés común y protección de sus miembros. Concerniente a lo específico del transporte aéreo estratégico, en las dos últimas décadas se ha empleado al EAG para numerosas tareas entre las que se destacan: el intercambio de servicios de transporte aéreo y reabastecimiento en vuelo (ATARES), la creación del Mando de Transporte Aéreo Europeo (EATC) y el Centro Europeo de Recuperación del Personal (EPRC) que han mejorado significativamente la interoperabilidad multinacional.<sup>6</sup>

Por otra parte, en la cumbre de Praga de noviembre de 2002, la mayoría de los miembros integrantes de la OTAN, sostenían la necesidad de fortalecer la capacidad de proyección de sus fuerzas, considerando las graves carencias que poseía. Para suplir estas necesidades surgirían iniciativas a llevarse a cabo tanto a corto y a medio plazo, tales como la creación de Strategic Airlift Interim Solution (SALIS), y Strategic Airlift Capability (SAC); lo que permitiría abordar de forma efectiva despliegues de fuerzas a grandes distancias y con premura de tiempo, incrementando la demanda de medios de transporte aéreo estratégico,<sup>7</sup>

En el marco regional, Argentina ha quedado muy retrasado, y hasta perdido, la capacidad de transporte aéreo estratégico, considerando que el poder político en la actualidad ha asumido compromisos relativos a las misiones complementarias, tales como misiones de ayuda humanitaria a países con los que tiene relaciones de cooperación en la región, misiones de paz bajo mandato de Naciones Unidas, misiones de apoyo logístico a las tareas antárticas, etc.; las que las FFAA han llevado adelante con medios de transporte táctico de mucha menor capacidad de carga, de poca velocidad y reducido alcance.

---

<sup>5</sup> CHARLES E. MILLER, *Airlift Doctrine*, Nueva York, ed 1942.

<sup>6</sup> GARCÍA ARNAIZ, JAVIER, “A la cabeza de la interoperabilidad AÉREA EUROPEA”, Revista Española de Defensa, Marzo 2016, <http://www.defensa.gob.es/Galerias/gabinete/red/2016/red-326-grupo-aereo-europeo.pdf> [En Línea 08-06-17, 10:30 Hs.]

<sup>7</sup> CARACUEL RAYA, MARÍA ANGUSTIAS., “La OTAN ante la cumbre de Praga”, *ARI N° 104/2002 -2002*. [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano/es/zonas\\_es/organismos+internacionales/ari+104-2002](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano/es/zonas_es/organismos+internacionales/ari+104-2002). [En Línea 13-may-17, 16:30 hs.]

## **Identificación del problema**

Al considerar que la capacidad militar de transporte aéreo estratégico es un área de vacancia en las FFAA argentinas, y a la luz de la valorización que le han otorgado otras FFAA de primer orden, como es el caso de EEUU, Rusia, España, etc., en términos de intereses nacionales como políticos, militares y económicos para su desarrollo; el presente trabajo integrador pretende responder al siguiente interrogante:

¿Cuáles serán las ventajas y las desventajas de incorporar la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar en el Nivel Operacional?

## **Alcances y Limitaciones**

Como alcance de la propuesta, tomaremos como punto de partida acontecimientos relacionados al empleo del transporte aéreo estratégico durante la Segunda Guerra Mundial, continuando con el desarrollo que centrará su estudio en el análisis de las capacidades operativas desempeñadas por el IM nacional en materia de transporte aéreo y que posean aspectos de relevancia contribuyentes a los objetivos de la investigación; donde se dejarán de lado particularidades relacionadas al adiestramiento y mantenimiento.

Podremos apreciar las principales misiones llevadas a cabo por las FFAA argentinas a lo largo de la historia; y de esta manera poder dimensionar la falencia de dicha capacidad operativa en la actualidad, realizando una descripción de las doctrinas empleadas por las grandes potencias internacionales que han llevado adelante operaciones de proyección de sus fuerzas hacia escenarios muy distantes de sus bases de asentamiento.

Finalmente se plasmarán las previsiones que el Estado nacional tiene respecto de la capacidad operativa en cuestión; limitándonos a realizar un análisis de la necesidad e importancia de contar con la capacidad de transporte estratégico en el nivel operacional, pero sin orientar nuestra investigación a la obtención de un medio aéreo, lo que podría ser objeto de otra investigación.

Como limitación de la propuesta, sólo se extraerán conclusiones sobre las necesidades, requerimientos, ventajas y desventajas y fundamentos para la recuperación de la capacidad de transporte aéreo estratégico. En tal sentido es importante mencionar que será

abordado en el nivel operacional particularmente, lo que no implica que se traten temas de otros niveles de conducción, considerando su vinculación entre lo estratégico y lo táctico.

## **Marco Teórico**

La contribución de este trabajo de investigación abarcará el análisis de las principales competencias de la capacidad de transporte aéreo estratégico y su vinculación con el nivel operacional de conducción, realizando un aporte teórico a los niveles de decisión encargados de la planificación, obtención y calificación de mencionada capacidad; y de esta manera facilitar fundamentos a los encargados de desarrollar el diseño futuro del IM y los planes de evolución orgánica de cada una de las FFAA.

Así mismo, trataremos de aportar una idea de la situación concreta que nuestras Instituciones Militares han evidenciado con el correr de los años, hasta llegar a la inexistencia casi total de la mencionada capacidad militar, producto de la desinversión generalizada de nuestras fuerzas.

## **Objetivos**

### **- Objetivo General**

Analizar el alcance de la capacidad de transporte aéreo estratégico militar en el ámbito operacional para satisfacer los requerimientos operativos del Estado nacional.

### **- Objetivos Específicos**

Analizar las misiones principales y complementarias que el instrumento militar nacional debe cumplir realizando una vinculación con el transporte aéreo estratégico.

Explicar la doctrina de procedimiento del transporte aéreo estratégico de Estados Unidos y España en el marco de la Organización de Tratados del Atlántico Norte.

## **Hipótesis**

La falta de la capacidad militar de transporte aéreo estratégico que se manifiesta como la columna vertebral que las grandes potencias emplean para la proyección de sus fuerzas a cualquier punto del planeta disminuye las competencias operativas de las FFAA del Estado argentino.

## **Metodología**

Para la realización del trabajo integrador y poder dar respuesta a los objetivos planteados, emplearemos una investigación descriptiva donde se podrán en valor las ventajas propias de la capacidad estratégica de transporte aéreo a emplear en el ámbito operacional, como así también, las desventajas inherentes de su empleo; utilizando un método cualitativo por tratarse de cuestiones conceptuales que serán desarrolladas.

Se utilizarán todos los recursos para la obtención de información como: opiniones profesionales, ensayos académicos, artículos e informes disponibles en Internet, entrevistas a los responsables en la previsión de mediano y largo plazo de la capacidad de transporte aéreo estratégico de la Dirección General de Planes, Programas y Presupuesto de la FAA, como así también a responsables en la materia del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (EMCFFAA), válidas por su contenido para ser analizadas conforme a la temática del presente trabajo.

## CAPÍTULO I

### **Transporte Aéreo Estratégico: Conceptos generales.**

En el presente capítulo, abordaremos aspectos relacionados a las misiones que el IM de la nación debe cumplimentar, mas precisamente respecto a las particularidades de la capacidad de transporte aéreo estratégico militar, mencionando ejemplos históricos del empleo de dicha capacidad militar en el ámbito nacional e internacional, donde tendrá una sección del capítulo su participación en el conflicto del Atlántico Sur.

Buscamos dimensionar el alcance que las FFAA argentinas poseían y su empleo tanto en el ámbito militar, como en cumplimiento de requerimientos del poder político del Estado nacional.

#### **1.1 Particularidades.**

Haciendo un análisis de la Ley de Defensa Nacional, y más precisamente verificando su Reglamentación, observamos que se establece como misión primaria del IM la de asegurar la defensa nacional ante posibles agresiones de origen externo, perpetradas por FFAA de otros Estados, para de esa manera garantizar y salvaguardar de modo permanente los intereses vitales de la nación, los cuales son: su soberanía, independencia y autodeterminación, su integridad territorial y la vida y libertad de sus habitantes. Es así, como las FFAA de la nación argentina adoptan sus propias misiones particulares, donde la FAA adopta para sí, la siguiente misión principal: “Contribuir a la defensa nacional actuando disuasiva y efectivamente en el aeroespacio de interés, a fin de garantizar y salvaguardar de modo permanente los intereses vitales de la nación”.<sup>8</sup>

Así pues, de la misma manera que debe cumplir con la misión principal tiene la responsabilidad de cumplimiento de las misiones complementarias que le son encomendadas por el poder político, entre las que encontramos:<sup>9</sup>

*1º) Participar en el marco de las operaciones multilaterales de naciones.*

*2º) Participar en Operaciones de Seguridad Interior en los términos que prescribe la Ley N° 24.059.*

---

<sup>8</sup> FUERZA AÉREA ARGENTINA, *Reglamento de Doctrina Básica – RAC-I*, Bs. As. 2010, p. 17.

<sup>9</sup> *Ibíd.* p. 18.

*3º) Participar en el desarrollo de medidas de cooperación militar, de fomento de la confianza mutua y otras en el marco regional e internacional, para la prevención de situaciones de conflicto.*

*4º) Participar en Operaciones de asistencia humanitaria y apoyo a la comunidad nacional o de países amigos.*

*5º) Participar en el desarrollo de un Sistema de Defensa Subregional.*

*6º) Contribuir a la preservación del medio ambiente.*

*7º) Todas aquellas que surjan del cumplimiento de las obligaciones impuestas por el marco legal vigente.*

Con el correr de los tiempos y en función de los avances tecnológicos como mencionábamos en párrafos anteriores, es el transporte aéreo que ha evolucionado de manera radical el cual fue creciendo exponencialmente, hecho que se materializó inicialmente en EEUU y Europa, con una marcada evolución durante la Primera y Segunda Guerra Mundial.

A lo largo de estos conflictos de grandes magnitudes que signaron la historia de varios países, principalmente durante la II Guerra Mundial, fue donde se definió la importancia de transporte aéreo para las fuerzas militares. A partir de allí, y durante las primeras décadas de posguerra los esfuerzos sostenidos de las instituciones civiles y militares que brindaban apoyo a los requerimientos de transporte aéreo de sus FFAA se comenzaron a organizar y optimizar todos los esfuerzos referidos al transporte aéreo militar, y de esa manera poder contar con las ventajas propias de una conducción centralizada y un mando operacional descentralizado.

Por la década del 20, un reducido número de visionarios comenzaban a esbozar los primeros escritos acerca de la capacidad potencial militar del transporte aéreo. Esta evolución doctrinaria y organizacional del transporte, se vio afirmada a comienzos de la década del 30 con la aparición de aviones bimotores de transporte que generaron un paradigma acerca de las opciones tecnológicas y operacionales del transporte aéreo militar.

Con la historia hemos podido encontrar muchos ejemplos que materializan la importancia del transporte aéreo y su posibilidad de proyectar fuerzas más allá de los límites fronterizos. Desde las principales operaciones de transporte de la II Guerra Mundial hasta la

Guerra del Golfo, el transporte aéreo militar ha demostrado ser un elemento de disuasión que ha adquirido una importancia preponderante; es así como hechos más contemporáneos lo demuestran, donde verificamos lo que sucediera en la Guerra de Malvinas cuando el 6 de abril de 1982 el UK inició una de sus más grandes operaciones de transporte aéreo militar (Operación Corporate). Esta operación consistía en trasladar gran parte del apoyo logístico de la flota naval desde su territorio hacia un punto intermedio que sería la Isla Asunción distante a más de 6200 km, haciendo esto posible durante las tres primeras semanas con más de 160 vuelos desde UK. Durante esa operación se pudieron transportar más 8000 toneladas de carga de distintas características que posibilitaron el apoyo a las fuerzas navales y terrestres empeñadas en el conflicto. Es importante mencionar un hecho de relevante magnitud que pone de manifiesto su doctrina correctamente establecida y la envergadura de sus FFAA, lo que posibilitó llevar adelante una modificación en la totalidad de sus aeronaves C-130s que fueron equipados con lanzas de reabastecimiento aéreo, capacidad que luego sería explotada por EE.UU durante la guerra del Golfo.

Sin lugar a dudas donde se llevó adelante la mayor movilización del transporte aéreo después de la II GM fue durante las Operación Desert Shield y Desert Storm, en la guerra en el Golfo Pérsico. Aquí se logró implementar un puente aéreo entre los EEUU y Arabia Saudita, en tal oportunidad se realizaron más de 12.000 salidas entre agosto de 1990 y febrero de 1991. En tanto que dentro del TO se materializaron unas 14.000 salidas transportando a más de 500.000 pasajeros, 5.000 heridos y 250.000 toneladas de carga entre el 10 de agosto de 1990 y el 7 de agosto de 1991.

La situación actual y el contexto internacional del que no podemos escapar, han marcado una clara tendencia a que las FFAA de los diferentes países no deban estar sometidas a la posibilidad de un conflicto militar de magnitud mundial, razón por la cual, se ha dejado de lado la premisa de constituir un ejército de gran masa de soldados, para reconsiderar la estructura y volúmenes de los mismos. Esta deficiencia se ve claramente subsanada con la capacidad de transporte aéreo que le permite una mayor proyección y movilidad de sus fuerzas.

De esta manera, se pone de manifiesto la necesidad de contar con una capacidad que le permita desplazar las fuerzas militares a posiciones relativas favorables ubicadas a grandes distancias en plazos de tiempo reducidos y limitados; y pudiendo enmarcarse en cualquier contexto internacional. Estas particularidades forman parte del eje

principal en que se manifiesta la capacidad de transporte aéreo estratégico, que toda nación, pero fundamentalmente toda FFAA del mundo quiere poseer.

Ya haciendo una aproximación al concepto general del transporte aéreo estratégico, y considerando “por convención a las tareas de transporte aéreo que se realicen entre teatros de operaciones (TTOO) o fuera de los TTOO, se denominan operaciones de transporte aéreo estratégico”<sup>10</sup>, razón por la cual las FFAA tienen la responsabilidad de preparar, proporcionar y conducir el componente específicamente capacitado para tal fin.<sup>11</sup> Considerando la situación y circunstancias particulares de ejecución y objetivos perseguidos podemos dividir al Transporte Aéreo en Operativo y Ordinario,<sup>12</sup> donde solo consideraremos al transporte aéreo operativo como objeto de estudio.

El Transporte Aéreo Operativo se debe planificar y ejecutar para satisfacer requerimientos de índole operativos y logísticos del Nivel Estratégico Nacional, Militar y Operacional, teniendo en cuenta el accionar militar conjunto y específico<sup>13</sup>, pudiendo diferenciarse de acuerdo a los requerimientos que debe satisfacer en:

- Operaciones Aéreas de Transporte Estratégico: Cuando satisface los requerimientos de la Conducción Estratégica Militar y movimientos interteatros / interáreas.
- Operaciones Aéreas de Transporte Táctico: Cuando satisface los requerimientos de los componentes dentro de un TO o un Área Estratégica.

Aunque no es de características simples mantener esta clasificación debido a la flexibilidad de empleo de los medios aéreos, el concepto de estratégico se relaciona estrechamente con el transporte interteatro y por consiguiente con vectores aéreos capaces de navegar no menos de 5000 Km sin reabastecimiento<sup>14</sup>.

La finalidad de los medios de transporte aéreos estratégicos, adquieren como principal misión satisfacer los requerimientos operativos de la Conducción Estratégica Militar, Operacional, y aquellos desplazamientos ínter-teatros o ínter-áreas, pudiendo

---

<sup>10</sup> FUERZA AÉREA ARGENTINA, *Reglamento de Conducción Operacional - RAC 3*, Bs. As., Ed. 2015, p. 73.

<sup>11</sup> ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AÉREA, *Manual de Operaciones Aéreas de Transporte*. Ed 2006. p. 11.

<sup>12</sup> *Ibíd.* p. 12.

<sup>13</sup> ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AÉREA. *Ob. Cit.*, p. 15.

<sup>14</sup> WIELICKI, RODYL, *Transporte Aéreo Operativo*, Revista de la Escuela Superior de Guerra Aérea N° 198.

proyectar sus fuerzas y poder de fuego a lugares donde sea de interés para el poder político. Esta capacidad que en gran medida, hoy se manifiesta integrada por una coalición de países que pertenece a la OTAN, podemos encontrar solo algunos países que sean capaces de poder realizar movimientos de sus tropas, en la magnitud necesaria para llevar adelante un conflicto armado, pudiendo hacerlo de manera individual, como es el caso de EEUU, CHINA y RUSIA.

## **1.2 Una visión de las Fuerzas Armadas Argentinas.**

El Reglamento de Conducción Operacional (RAC 3) en su capítulo V Sistema de Transporte Aéreo, establece criterios de empleo del mismo, a través de ventajas y desventajas, las cuales son mencionadas a continuación:<sup>15</sup>

*1 °) Velocidad muy superior con respecto a los modos de transporte terrestre y marítimo.*

*2°) Posibilidad de alcanzar cualquier punto de la superficie terrestre.*

*3°) Acotadas necesidades de infraestructura, en este sentido el transporte aéreo solo necesita aeródromos o lugares aptos de operación.*

*4°) Facilita el apoyo a las fuerzas de superficie mediante la maniobra (envolvimiento vertical) en operaciones aerotransportadas.*

*5°) Simplifica los procedimientos logísticos.*

*6°) Seguridad en el cumplimiento de la tarea.*

Pero a la vez, presenta las siguientes desventajas:

*1 °) Costo relativo de operación.*

*2°) Dependencia relativa del factor de meteorológico.*

*3°) Requiere un adecuado grado de Superioridad Aérea.*

---

<sup>15</sup> FUERZA AÉREA ARGENTINA, RAC-3, Ob. Cit., p. 73.

De la misma manera establece que para la ejecución de operaciones de transporte aéreo debe existir una relación directa entre la Conducción Estratégica Militar, el Comando de Transporte Conjunto (COTRAC) y los organismos ejecutores. Es así, que el COTRAC tiene la misión impuesta de “entender en la planificación, coordinación y conducción del Transporte Militar Conjunto, con los medios puestos bajo control operacional, desde sus asientos de paz y hasta las terminales del/los TTOO/ ZZEE o el punto terminal que el nivel estratégico militar determine, a fin de satisfacer los requerimientos impuestos por ese nivel de conducción”<sup>16</sup>. Es allí donde se centralizan todos los requerimientos de transporte, analizando el modo en que serán empleados y asignando prioridades a cada uno de ellos. Una vez finalizado el procedimiento de selección de prioridades, será el Comandante del Comando Conjunto de Transporte quien asignará las misiones de transporte aéreo al Comando de Transporte Aéreo respectivo.

Este Comando de Transporte Aéreo contará con un Estado Mayor, que en su Departamento Operaciones, existirá un Centro Coordinador de Carga (CCC); quien tendrá la responsabilidad de satisfacer las necesidades y los requerimientos de sostén logístico del Comando Conjunto de Transporte<sup>17</sup>. De esta manera se configura el comando y control de todas las operaciones de transporte aéreo estratégico, pudiendo tener su principal área de responsabilidad en la zona del interior principalmente, pero también en el TO eventualmente.

Habiendo definido la doctrina operacional del transporte aéreo estratégico, podemos citar una serie de acontecimientos de los cuales las FFAA fueron participes directas en este tipo de operaciones militares. Es por ello que debemos mencionar la participación de la FAA en misiones tales como:<sup>18</sup>

### **El Congo (1960 – 1964)**

El 14 de julio de 1960, el Consejo de Seguridad de la ONU aprobó por mayoría el despliegue de tropas al Congo, con la misión de ayudar al restablecimiento de la ley y el orden, así como el retiro de las fuerzas belgas.

La FFAA argentinas enviarían inicialmente un contingente de 10 pilotos de transporte para formar parte de una fuerza creada por ese organismo. El resto de los grupos

---

<sup>16</sup> RC 10-02, “Orgánico del COTRAC” Ed. 2012.

<sup>17</sup> FUERZA AÉREA ARGENTINA, RAC-3, Ob. Cit., p. 77.

<sup>18</sup> FUERZA AÉREA ARGENTINA, [https://www.faa.mil.ar/misiones/index\\_misiones.html](https://www.faa.mil.ar/misiones/index_misiones.html). [En Línea 12 set-17. 15:00 hs.]

enviados complementó un total de 45 pilotos que cumplimentaron misiones de planificación y ejecución de operaciones aéreas, ya que los oficiales enviados por la FAA formaron parte de los Estados Mayores, Planas Mayores y de los Escuadrones de Transporte Aéreo desde junio de 1960 hasta marzo de 1963.

Se desarrollaron tareas de transporte aéreo operativo y ordinario como abastecimiento aéreo, entrega aérea por aterrizaje para las tropas de la ONU desplegadas en el terreno, lanzamiento de carga, traslado de tropas, evacuación sanitaria y exploración y reconocimiento; pudiendo cumplimentar un total de aproximadamente 6.000 horas de vuelo.<sup>19</sup>

### **El Golfo**

El día 10 de marzo 1991, y a tan sólo 96 horas del cese del fuego, aterrizó en el aeropuerto internacional Sadam Hussein de Irak, un avión B-707 matrícula LV-LGO de la FAA que, volando para ONU, se convirtió en la primera y única aeronave de los 28 países de la coalición, que operó en territorio iraquí. A partir de ese momento, siguió haciéndolo con cierta regularidad.

Allí tanto el personal como el material del Escuadrón V B-707 de la FAA comenzaron a operar bajo mandato de ONU, cumplimentando la totalidad de los vuelos programados en tareas de traslado de pasajeros y carga general desde distintos países europeos a la zona del Golfo. A lo largo de su estadía el personal de la FAA voló un total de 270 horas y transportó 660 toneladas de carga.

Cabe destacar la participación de otra aeronave de la FAA, en esta oportunidad fue un Hércules C-130 puesto a disposición de las embajadas en la región del conflicto, para posibles traslados de familiares.<sup>20</sup>

### **Yugoslavia**

Una de las mayores misiones de mantenimiento de Paz de la ONU se encuentra en la ex-Yugoslavia; establecida por el Consejo de Seguridad en marzo de 1992 y por un período inicial de 12 meses, estaba integrada por más de 39.000 militares y policías civiles,

---

<sup>19</sup> REVISTA RUMBOS AERONÁUTICOS N°18, <http://www.eam.iua.edu.ar/rumbos/Revista-18/> Revista Rumbos 18-Art1-link.html, [En Línea 31-set-17. 11:00 hs.]

<sup>20</sup> DIPAOLI JORGE, *Los B707 en la Guerra del Golfo*, Año 2013, <http://fdra-historia.blogspot.com.ar/2013/09/fuerza-aerea-argentina-los-b707-en-la.html>. [En Línea 31-set-17. 18:00 hs.]

con la misión de verificar y controlar el cese del fuego, y supervisar el retiro de todas las fuerzas del Área de Protección de la ONU. Nuevamente son utilizados medios de transporte aéreo estratégico para trasladar efectivos del EA y ARA para sus reemplazos de dotaciones; este movimiento se llevó a cabo con aeronaves pertenecientes al Escuadrón V B-707 que transportaron un total de 3.900 hombres y 171.000 Kg. de carga, sumando un total de 576 horas voladas.<sup>21</sup>

### **Mozambique**

Nuevamente la FAA cumpliría con una misión bajo el mandato de la ONU. Es así que en octubre de 1992, el Consejo de Seguridad le encomienda una tarea con el fin de verificar el cese de fuego, ofrecer ayuda humanitaria y desminado del territorio; comenzando una participación destacada a partir de abril de 1993 y contribuyendo, por un lado, con el envío de Observadores Militares a la región y, por otro, con el establecimiento de su hospital reubicable, junto con dotaciones completas de personal especializado, para prestar ayuda humanitaria en la zona.

En esta oportunidad, se emplearon tres aviones pertenecientes al Escuadrón I Hércules C-130 para el traslado del personal, módulos del hospital reubicable, medicamentos, instrumental, etc. También participaron en esta misión personal y aeronaves del Escuadrón V B-707, que volando un total de 53 horas, transportaron 14.000 Kg. de carga y 439 pasajeros pertenecientes a los contingentes de relevo.<sup>22</sup>

### **Chipre**

En 1993 la FAA conjuntamente con el EA, la ARA y a requerimiento de la ONU, comienza a participar en Chipre cumpliendo misiones de observación, reporte de incidentes con su consecuente negociación y control del "status quo".

El 12 de Septiembre de 1994 son enviados a Chipre dos helicópteros Hughes 500D utilizando un Hércules C-130 con una dotación de 16 hombres, arribando el día 15 de

---

<sup>21</sup>*La Fuerza Aérea Argentina en Yugoslavia y Kosovo*, <http://www.aviacionargentina.net/posts/info/15505977>, [En Línea 31-set-17. 18:30 hs.]

<sup>22</sup> FUERZA AÉREA ARGENTINA, Op. Cit. [https://www.faa.mil.ar/misiones/index\\_misiones.html](https://www.faa.mil.ar/misiones/index_misiones.html). [En Línea 12 set-17. 15:30 hs.]

Septiembre al aeropuerto internacional de Lárnaca en Chipre.<sup>23</sup>

La FAA, además de su presencia efectiva en la misión, presta un apoyo para el traslado aéreo de personal y material desde nuestro territorio hasta la Isla de Chipre. Contribuyendo ha esta misión se han transportado alrededor de 9320 pasajeros y 365 toneladas de carga empleando 1.300 horas de vuelo durante los últimos años.

### **Kosovo**

El 10 de junio de 1999 la FAA participó nuevamente con el hospital reubicable al igual que lo había hecho en Mozambique. El traslado del hospital fue realizado vía marítima hasta Grecia, y desde allí fue trasladado en camiones, a través del Ex República Yugoslava de Macedonia hasta llegar a la provincia de Kosovo. Esta vez, la falta de medios aptos disponibles para el traslado rápido del hospital se hacía evidente.

### **Haití**

Dando respuesta a un pedido explícito de la ONU y a la decisión del gobierno nacional, el Congreso de la Nación autorizó la participación de personal militar y material a una nueva misión de paz en la República de Haití, donde la FAA participaría aportando medios aéreos y sanitarios en el ámbito de la asistencia humanitaria.

A causa de la urgencia de la situación sanitaria reinante en Haití, y de la cantidad de material a desplegar correspondiente a la unidad sanitaria y el hospital reubicable, la FAA debe pedir el apoyo de la ONU para que este cargamento sea trasladado por modo aéreo, en esta oportunidad se realizaría utilizando un avión de gran porte del tipo Antonov 124. Una vez más, se pone en evidencia la falta de un medio de transporte aéreo de gran capacidad de carga y que pueda trasladar esa magnitud de equipamiento a grandes distancias.

## **1.3 El Transporte Aéreo en Malvinas.**

La capacidad de transporte aéreo de las FFAA argentinas se vio puesta de manifiesto principalmente en el conflicto del Atlántico Sur, cuando durante 74 días de operación todos los medios de transporte militar, así como algunos civiles, fueron puestos al

---

<sup>23</sup> FUERZA AÉREA ARGENTINA, Op. Cit., [https://www.faa.mil.ar/misiones/index\\_misiones.html](https://www.faa.mil.ar/misiones/index_misiones.html). [En Línea 12 set-17. 16:00 hs.]

servicio la nación para conformar un puente aéreo que tuvo la responsabilidad de abastecer y afianzar la Guarnición Militar Malvinas.

El día 2 de abril de 1982 comenzaba el puente aéreo que llevaba adelante la FAA hacia las islas, que no finalizaría hasta la terminación del conflicto. Entre los acontecimientos más importantes podemos encontrar la operación de transporte de asalto aéreo en apoyo al plan “Aries 82”, que supuso el empleo de cuatro C-130H y cuatro Fokker F-28 destinados al transporte de personal y equipo militar de uso inmediato y que culminó ese mismo día.

Relacionado a las tareas de sostenimiento y consolidación de la guarnición que se extendió hasta el 29 de abril, es importante mencionar las complicaciones con que se tuvieron que encontrar, producto del bloqueo naval británico que se hizo efectivo el día 15 de abril, obligando a que la mayoría del equipamiento pesado que debía ser transportado por mar, no llegara a destino. Esta situación acarreo muchas deficiencias, ya que las fuerzas desplegadas no contaban con la totalidad del armamento necesario.

Durante este periodo se registraron una totalidad de 420 salidas, transportando más de 9.000 pasajeros y 5.000 toneladas de carga desde el continente hacia la Base Militar Malvinas. Cabe destacar que de la totalidad de salidas realizadas, aproximadamente 90 correspondieron a aeronaves de Aerolíneas Argentinas. Como vemos el transporte aéreo no solo se puede realizar con aeronaves militares exclusivamente, también deben ser consideradas todas las aeronaves comerciales capaces de poder realizar tareas adecuadas con la misión existente.

Una vez iniciada las hostilidades, las operaciones que se comenzaron a llevar a cabo, fueron las propias del fragor del combate, donde se realizaron tareas de entrega aérea por lanzamiento, tanto de paracaidistas como de carga, evacuaciones sanitarias, etc.

La realización de este puente aéreo se abocó principalmente al abastecimiento de la totalidad de las FFAA, donde el principal receptor fue el EA, con el 52% del total del puente aéreo (2.883 toneladas), seguido por la FAA con el 42% (2.338 ton) y finalmente por la ARA, con un 5% (237 ton).

No debemos olvidarnos las complicadas tareas de exploración y reconocimiento lejano que debía realizar el Escuadrón Boeing 707 que durante largas horas se

encontraba en vuelo en la zona del interior, y en muchas ocasiones, dentro del TO tratando de identificar la flota inglesa para brindar la información necesaria y adecuada para la planificación de misiones de interdicción aérea.

Los medios con que contaba la FAA durante este conflicto no eran los más adecuados para la realización de operaciones de transporte aéreo estratégico, ya la consideración de estratégico del C-130 representa la inexistencia de medios propios para tal fin, teniendo en cuenta que no posee el tamaño, ni la capacidad de carga, ni siquiera la velocidad o autonomía para poder proyectar una fuerza a distancias donde el poder de fuego sea requerido; sin limitaciones de distancias.<sup>24</sup>

Existieron otras operaciones de transporte aéreo estratégico que poco fueron concidas, a punto tal de denominarse “*vuelos secretos*”<sup>25</sup>; donde desde los inicios de la operación Rosario los planificadores del Estado Mayor argentino avizoraban la problemática que llevaría el sostenimiento de las tropas afectadas a la ocupación de las islas, y que sería muy superior a las capacidades de transporte de la FAA.

Para cubrir esta falencia se recurrió al empleo de líneas aéreas existentes en el país, principalmente Aerolíneas Argentinas y Austral, fueron las empresas que pusieron a disposición pilotos y aeronaves que cumplimentaban tareas de transporte de dos maneras diferentes; por un lado se llevó adelante un puente aéreo entre el continente y las islas que fue desactivado por la inminente posibilidad de inicio de las hostilidades. En esta oportunidad participarían dos Boeing 737 de Aerolíneas, un BAC-111 de Austral y gran parte de la flota de B-707 de Aerolíneas Argentinas.

Los vuelos se ajustaron al máximo en materia de seguridad. En esta oportunidad, se ponía en vigencia el llamado “*Plan Cirrus*” que requería que los planes de vuelo presentados fueran de carácter reservado, volaban sin encender luces de navegación y en absoluto silencio de radio, excepto en dos oportunidades una previa a la puesta en marcha en el aeropuerto de origen y otra en la zona de control del lugar de destino.

Cada B-707 transportaba 350 soldados sentados en el piso a lo largo de todo el fuselaje con su armamento y demás pertrechos en las bodegas de equipajes. En la versión

---

<sup>24</sup>GOMEZ DE AGREDA, ÁNGEL, *Transporte Aéreo Estratégico: Opciones de Futuro*, S/E, p. 30.

<sup>25</sup>PRELOOKER, JORGE, “Malvinas: Una historia poco conocida, El Grupo AR 707 “Vuelos Secretos”, *Revista Aeroespacio N° 62*.

carguero, podía trasladar también dentro del fuselaje hasta 13 pallets de carga. De esta manera, se puede observar el volumen que estas aeronaves de gran porte pueden trasladar poder militar a destinos donde el poder político así los requiera.

Estos vuelos dentro del país se vieron complementados por una serie de vuelos hacia distintos destinos en el exterior con la finalidad de transportar armamento que se adquiriera de esos Estados. Estas operaciones fueron llevadas a cabo por tripulaciones que se ofrecían de manera voluntaria y bajo ciertas condiciones de secreto absoluto, cumplimiento de las misiones bajo todo punto de vista, criterio de los comandantes respecto de las normas operativas de aplicación en la empresa, ausencia de seguimiento durante sus vuelos, etc.

Ahora bien, respecto a estos vuelos fuera del país, debemos mencionar los dos B-707 que se enviaron a Lima, donde el gobierno de Perú brindó un apoyo incondicional. En esta oportunidad, trasladarían tanques suplementario de las aeronaves de combate y otro material procedente de Israel. Cabe destacar que esta operación fue materializada desde el inicio y hasta que los pertrechos le llegaron a los usuarios en tan solo 48 horas.

Aparte de los vuelos que se mencionaron en el párrafo anterior, se complementaron un total de 7; los dos primeros fueron hacia Tel Aviv, seguidos por otros cuatro a Trípoli, capital de Libia. El secreto de estos vuelos fue aún más estricto debido a que debían operar en el Atlántico Norte y volar sobre zonas de control británica, y no debían delatar la identidad de los países que estaban ayudando a la Argentina en la guerra. Es así que uno de estos vuelos secretos con destino final Sudáfrica, se le ordena regresar luego de tres horas de vuelo en el Atlántico, debido a que la inteligencia inglesa había frustrado una operación de entrega de material por parte del proveedor.

La totalidad del tiempo de servicio de estas operaciones no superaba las 52 horas. Como vemos nuevamente la versatilidad, velocidad, flexibilidad y rapidez del medio aéreo plasmado por la capacidad de transporte aéreo estratégico, nos permite obtener las necesidades propias del Nivel Estratégico y Operacional en tan solo un reducido margen de tiempo; y de esta manera, poder disponer de ellos en el momento oportuno y cuando la situación operacional así lo requiera.

## **CAPÍTULO II**

### **Doctrinas del Transporte Aéreo Estratégico empleadas por principales miembros de la OTAN.**

En el capítulo precedente se dejó plasmado el alcance e importancia propios de la capacidad de transporte aéreo estratégico que las FFAA argentinas ostentaban, se mencionaron las participaciones en el ámbito de la ONU y principalmente en la guerra de Malvinas.

A lo largo del capítulo II, se realizará un análisis de los aspectos principales del transporte aéreo estratégico, respecto de la Doctrina de empleo de los principales países miembro de la OTAN, como es el caso de EEUU y España. Verificaremos como fue su evolución y participación en distintas situaciones de crisis.

Evidenciaremos la importancia que le atribuyen los países de primer orden internacional a la capacidad de transporte que se encarga de la proyección de poder hacia sus zonas de influencia.

#### **2.1 Fuerzas Armadas de los Estados Unidos.**

El denominado puente aéreo es un movimiento masivo de material y personal hacia el lugar donde sea requerido y cuando sean necesarios que se encuentren allí. Desde la década de 1920 se ha producido una evolución, conciencia y hasta se comenzó a lograr una articulación en la manera de planificar, organizar, adiestrar y equipar a las fuerzas de transporte aéreo para desarrollo de misiones de gran envergadura.

Para los EEUU, el transporte aéreo es la columna vertebral de la disuasión, lo que significa que una fuerza de transporte aéreo organizada y equipada de manera adecuada es fundamental para la ejecución exitosa de la estrategia militar nacional. De manera que teniendo en cuenta la forma de como emplear y desplegar la fuerza de transporte aéreo estratégico es de vital importancia para la defensa de la nación.<sup>26</sup>

A lo largo de la historia y con la evolución de la tecnología, también fue avanzando el desarrollo de la capacidad de transporte aéreo estratégico. El inicio marcado de esta capacidad se manifestó antes de la II Guerra Mundial. En el año 1941 el General Henry Arnold escribía en *Winged Warfare* acerca de la importancia del transporte aéreo:

---

<sup>26</sup> MILLER, Ob. Cit., p. vii.

*Cualquier nación en la construcción de una Fuerza Aérea no puede pensar solo en sus aviones de combate. Este servicio de transporte aéreo para las tropas, suministros, servicio médico, para el transporte de artillería pesada y equipos, es un complemento necesario para el mantenimiento de cualquier fuerza de combate eficaz sobre el terreno. La velocidad y el alcance de las fuerzas aéreas modernas hacen imperiosa que sean auto sostenible. La velocidad de las fuerzas mecanizadas modernas hace que sea claramente recomendable que al menos una parte de sus columnas y organismos de suministro viajen por aire.*<sup>27</sup>

Antes de la guerra no existía una doctrina práctica a cerca del transporte aéreo estratégico, solo se limitaba al transporte aéreo en cumplimiento de su papel primario en apoyo a las fuerzas aéreas, el cual poseía una dependencia directa de las mismas. Se comenzaban a planificar misiones de transporte donde una cierta cantidad de aeronaves se desempeñaba para organizar y dar apoyo a la fuerza aérea, y otros medios de transporte se encontraban disponibles con el fin de aumentar esa fuerza de combate cuando sea necesario, sin poner en riesgo el logro de las misiones. Ya el transporte aéreo comenzaba a cumplimentar un papel vital para la flexibilidad y la movilidad de las fuerzas aéreas, también ponía de manifiesto su importancia como herramienta logística para toda la flota.

Comenzaron a existir hombres cuya visión iba más allá de solo emplear el poder aéreo de transporte limitado a la zona del TO, pero esta capacidad no era acompañada de la adquisición de medios aéreos para poder desarrollar movimientos inter teatros. Sus ideas comenzaron a surgir, y es así que se comenzaron a emplear para tal fin medios aéreos civiles. Aunque estos aviones no están perfectamente diseñados para fines militares, fueron los suficientes para su empleo en apoyo a las fuerzas aéreas en tiempos de guerra, favoreciendo a la construcción de una capacidad que trascendería todos los límites en tiempos de paz.

A partir del mencionado empleo, EEUU comienza con un proyecto aéreo de capacidades estratégicas que van directamente evolucionando como la industria aeronáutica misma. Se crean escuadrones de transporte y grupos de transporte aéreo donde se le presta especial atención a la logística empleando aviones que originalmente fueron diseñados como transportes de pasajeros civiles. Con el correr de los tiempos y casi hasta el final de la guerra,

---

<sup>27</sup> ARNOLD, HENRY H., *Winged Warfare*, Nueva York, Ed Harper and Brothers, 1941, p. 14.

el grueso de los aviones de transporte dependía de la adaptación de aviones de pasajeros y la conversión de aviones bombarderos.<sup>28</sup>

En 1941, se crea el Comando de Transporte Aéreo cuyo propósito primordial era asegurar la utilización eficaz de las capacidades de transporte aéreo en apoyo a las Fuerzas Aéreas, a la vez que tenía un mandato claro para desarrollar sus actividades de transporte aéreo en la mayor medida posible y extender su control del tráfico aéreo a lo largo de todas las rutas que conducen desde los EEUU a los diversos frentes de batalla. De esta manera, se debía realizar el comando y control de lo transportado al Caribe, Atlántico Sur, África y Oriente Medio; al que se agregaron Alaska, la India y China.

Al finalizar la II Guerra Mundial, el Comando Aéreo de Transporte poseía un gran número de unidades subordinadas y había transportado a unos 4 (CUATRO) millones de pasajeros, donde el avión de carga de largo alcance mostró un marcado desarrollo y mejora a lo largo del conflicto, que proporcionaron la doctrina interteatro, dejando una serie de corolarios y doctrina que cambiarían la visión táctica del transporte aéreo en una más estratégica.<sup>29</sup>

- *El transporte aéreo estratégico es una función del poder aéreo que, no sólo soporta el componente aéreo, sino que todo el sistema de defensa. Su ámbito de aplicación es lo suficientemente amplio como para servir también a las políticas diplomáticas y económicas de la nación.*
- *El transporte aéreo estratégico es un elemento vital del poder aéreo y la estrategia militar nacional. Sus posibles contribuciones son tan importantes como para ser tenidas en cuenta al más alto nivel de toma de decisiones estratégicas.*
- *El transporte aéreo estratégico es independiente de la aviación transporte de tropas, pero tiene la flexibilidad de estar disponible para los servicios de transporte aéreo regulares dentro de los TTOO, cuando sea requerido.*

---

<sup>28</sup> MILLER, Ob. Cit., p. 21.

<sup>29</sup> *Ibíd.*, p. 73.

- *El transporte aéreo estratégico se mantendrá en tiempos de paz a una existencia mínima militar aceptable para estar preparados para una rápida expansión en tiempos de guerra.*

Con esta visión doctrinaria quedaba claro al final de la guerra la importancia sustancial del transporte aéreo como un elemento esencial del poder aéreo; de hecho de todo el poder nacional, donde se debe tener una organización capaz de realizar una pronta expansión de sus fuerzas hacia donde se estén llevando a cabo las hostilidades.

Otro período que se debe analizar es el ocurrido desde 1964 a 1975, que en el contexto doctrinal la versión del manual básico de la doctrina de la Fuerza Aérea de agosto de 1964, más precisamente el Manual de la Fuerza Aérea (AFM) 1-1, originó por primera vez una discusión acerca de la realización de varias misiones que la Fuerza Aérea, donde se incluía al transporte aéreo estratégico. Allí se decía que en la guerra convencional, el transporte aéreo contribuye a la rápida concentración de fuerzas aéreas y terrestres, y al reabastecimiento de unidades tácticas en el campo de batalla. Sumado a que el transporte aéreo estratégico o de largo alcance, participa en el apoyo de los requisitos pesados de la logística del teatro, manteniendo un estricto control en el empleo eficiente de los requeridos para el transporte aéreo táctico.<sup>30</sup>

De esta manera en septiembre de 1965 el Servicio de Transporte Aéreo Militar (MATS) presentó un borrador de Doctrina de Transporte Aéreo. En este manual el personal del MATS *dio gran crédito a la declaración del Secretario McNamara que establecía una línea de demarcación entre las misiones de transporte aéreo estratégico y la misión de transporte o de asalto de tropas. El concepto de puente aéreo ya no debe estar fragmentado, desde ahora debe convertirse en una entidad*<sup>31</sup>, surgiendo directivas de la Fuerza Aérea asignadas al MATS, asignando la tarea de escribir manuales separados sobre el transporte aéreo táctico y operaciones de transporte aéreo estratégico.

Durante este período aparecía la aeronave C-5 A que traería una nueva era al transporte aéreo estratégico, con una disponibilidad de 750 pasajeros, una movilidad mundial de las fuerzas y con una capacidad de entregar rápidamente un contingente militar con su equipamiento a cualquier punto del planeta.

---

<sup>30</sup> MILLER, Ob. Cit., p. 299.

<sup>31</sup> *Ibíd.*, p. 300.

Un ejemplo que se puede citar es el puente aéreo israelí desarrollado en 1973, en la oportunidad del enfrentamiento con Egipto y Siria. Considerando que la pequeña flota comercial de Israel no podía proporcionar el volumen necesario, y las líneas aéreas civiles de EEUU no querían participar, el entonces presidente Richard M. Nixon ordena el puente aéreo hacia Israel. El 14 de octubre aterriza en Tel Aviv el primer C-5. Dentro de los primeros 3 (TRES) días se entregaban 700 toneladas de carga diariamente. El 20 de octubre ya las cargas diarias alcanzaban las 4.500 toneladas diarias; para finalizar el 14 de noviembre cumplimentando un total de 145 misiones de C-5 y 422 misiones de C-141, donde se movilizaron 22.400 toneladas de equipamiento y suministros militares, satisfaciendo los requerimientos con total éxito. Nuevamente se ponía en la vidriera la capacidad de transporte aéreo estratégico que se separaba doctrinalmente del transporte táctico y se manifestaba la importancia vital de la estrategia militar y nacional.

Ya por la década del 80, y teniendo claro la importancia de la capacidad de entregar grandes elementos de combate del ejército, como así también su equipamiento para afrontar el combate en la línea de contacto con el enemigo, se comenzó con el estudio detallado para la adquisición de una aeronave única que posea capacidades operativas, gran demanda de carga y con capacidades duales estratégicas y tácticas. El resultante fue el C-17 que se encontraba en capacidad de realizar una gama completa de misiones de transporte aéreo. Pero todo no fue tan fácil como se presenta. Es importante mencionar que la negativa de gran parte del congreso fue manifiesta debido a que apoyaban la opción de un avión más barato y el peor de tres alternativas. Los principales responsables de la toma de decisiones ordenan un sin número de estudios analíticos y de alternativas basados en distintos factores de financiamiento y suposiciones de planificación, quienes toman finalmente la decisión de seleccionar la aeronave que se puede considerar en la actualidad, como la mejor aeronave con capacidad de transporte aéreo estratégico reconocida por varios países del mundo.

*No existe en otra fuerza aérea semejante capacidad de despliegue por el aire a nivel global como la de las fuerza de transporte aéreo militar de EEUU (Military Airlift Command - MAC). Su misión, transportar 259.000 Toneladas de personal y material, incluyendo siete divisiones y 23 alas tácticas de combate, desde EEUU a donde sea en 10 días. Esta misión que existe desde los tiempos de la guerra fría aún se mantiene y ha sido aplicada y superada en los últimos conflictos en Medio Oriente.<sup>32</sup>*

---

<sup>32</sup> MILLER, Ob. Cit., p. 396.

En la actualidad las fuerzas estadounidenses, y en particular la Fuerza Aérea, han sido llamadas a realizar numerosos despliegues en el extranjero, muchos con poca antelación y para satisfacer una amplia gama de requisitos de misión relacionados con el mantenimiento de la paz y el socorro humanitario, manteniendo al mismo tiempo la capacidad de participar en operaciones de como las asociadas con las operaciones de Irak, Serbia y Afganistán.

Es así que la Fuerza Aérea de EEUU ha desarrollado un concepto de Fuerza Expedicionaria del Aire y el Espacio (AEF) que tiene dos objetivos principales: el primer objetivo es mejorar la capacidad de despliegue rápido de los EEUU en respuesta a una crisis, comience sus operaciones a su llegada, y sostenga esas operaciones según sea necesario; el segundo objetivo es reorganizarse para mejorar la preparación y equilibrar mejor las asignaciones de despliegue entre unidades.<sup>33</sup>

Para implementar el concepto de AEF la Fuerza Aérea creó 10 (DIEZ) AEF que responden a contingencias, las cuales mantienen guardias rotativas durante 90 días, período donde estas fuerzas deben responder a requerimientos del poder político y no están sujetas a despliegues de otra índole.

No todo es positivo. Existen factores que afectan de manera directa a la capacidad de transporte aéreo estratégico, como por ejemplo, el espacio de estacionamiento, la longitud y el ancho de la pista, la capacidad de carga de combustible y la capacidad para cargar y descargar equipos. Como podríamos inferir, en función al número de aeronaves disponibles el tiempo de despliegue disminuye, también aumenta la capacidad de carga a transportar. Podemos sostener que esta afirmación se cumple hasta un determinado número de aeronaves, pero al superar el adecuado todo el despliegue, comienza a sufrir inconvenientes producto de los factores que mencionábamos anteriormente.

Así mismo, los líderes estadounidenses usan la movilidad aérea para señalar a sus amigos y enemigos de su intención y capacidad de intervenir, atacar o defender a corto plazo y poderosamente. Las alas aéreas y las brigadas blindadas que están sentadas en EEUU el domingo pueden patrullar el aire de cualquier continente el miércoles y tomar posiciones

---

<sup>33</sup> AMOUZEGAR, TRIPP, CHAN, ROLL, *Analysis of Combat Support Basing Options*, RAND - Project Air Force, Santa Mónica, 2004, p.2.

defensivas en las fronteras de un amigo para el viernes.<sup>34</sup>

## 2.2 Fuerzas Armadas de España<sup>35</sup>

La Primera Guerra del Golfo en 1991 signó notablemente a varios países europeos. Entre ellos, Francia y UK debieron recurrir al apoyo de los EE.UU y a la contratación de medios de transporte civiles, ya que su flota de aeronaves C-130 y C-160 no pudieron llevar adelante la demanda requerida. La experiencia de este conflicto comenzó a originar políticas particulares respecto del transporte aéreo militar. Pero en la década del 90 se instauraba en Europa un concepto de “*la guerra en casa*”, dado que se originaban una serie de conflictos que se circunscribían en los Balcanes, sin poder manifestarse las capacidades de transporte aéreo estratégicos.

Comenzaba a evidenciarse que esta capacidad de transporte aéreo que permite proyectar las fuerzas propias a fin de enfrentar a cualquier enemigo donde sea necesario, se caracterizaba por llevar adelante una defensa colectiva y no una defensa nacional.

España no escapaba a esta concepción autárquica de la defensa donde cada Estado solamente cuenta con sus propias fuerzas para enfrentarse a posibles amenazas, sino que entiende a una defensa de esfuerzo colectivo al que contribuyen diversos Estados y sus FFAA para alcanzar un fin común asociado a una defensa compartida.

En cuanto a movilidad y capacidad de proyección, España sostiene que es necesario contar con fuerzas dotadas de movilidad táctica, pero principalmente estratégica, capaces de desplegarse y ser ubicadas en un tiempo reducido y una distancia considerable. Por ello la clave del éxito para el Ejército del Aire es, la de dar una respuesta rápida a través de un despliegue inmediato de las fuerzas requeridas en un TO cada vez más alejado; lo que origina una serie de premisas que España debe cumplir:<sup>36</sup>

- *Incrementar la capacidad de transporte aéreo, lo que se logrará, en su momento, gracias al nuevo avión A400M.*

---

<sup>34</sup> OWEN, ROBERT, *Air Mobility – A Brief History of the American Experience*, Potomac Books, Washington, D.C, 2013, p. XV.

<sup>35</sup> NAVARRO MORALES, VÍCTOR., *European Air Transport Command: Hacia unas Fuerzas Armadas Europeas*, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2011, p.1.

<sup>36</sup> SECRETARÍA GENERAL DE POLÍTICA DE DEFENSA, *Revisión Estratégica de la Defensa*, 2013, p. 74.

- *Mejorar la capacidad de proyección de fuerzas anfibias y terrestres, sumando a los buques de asalto anfibio nuevos elementos para poder proyectar una Brigada completa, además de poder prestar el apoyo logístico necesario a otras operaciones con contingentes terrestres cercanos al litoral.*
- *Aumentar la capacidad de despliegue de los aviones de combate, de tal forma que sea posible destacar estos aparatos, con su escalón de apoyo, a cualquier parte del mundo en el plazo más reducido posible.*

Como podemos apreciar, España forma parte una doctrina combinada que establece la disposición y adecuación de un sistema de defensa cooperativo que, respecto a la capacidad de transporte aéreo estratégico, ha comenzado a llevar adelante acciones para optimizarlas, como así también otras capacidades logísticas que permitan desplegar y sostener la Fuerza Aérea de despliegue rápido que le exige la OTAN como integrante de dicha organización, sin disminuir la capacidad de proyección y la capacidad de apoyo al despliegue aéreo.

El Ejército del Aire de España establece como doctrina que, garantizada la defensa aérea nacional integrada y para participar en misiones de defensa colectiva dando respuesta a situaciones de crisis en escenarios alejados por un período indefinido, deben estar en condiciones de afrontar los siguientes esfuerzos:<sup>37</sup>

- *Desarrollar operaciones en dos escenarios, destacando un Escuadrón de aviones de combate polivalentes a cada una de ellos y los medios de transporte aéreo, de apoyo al combate y logístico precisos, y contribuir con medios de apoyo en un tercer escenario.*
- *Colaborar en el transporte aéreo estratégico, y en el sostenimiento y apoyo logístico de las fuerzas que hayan sido desplegadas a corta o larga distancia, realizando, si es preciso, acciones de transporte aéreo de combate. En relación con el despliegue de fuerzas su entidad debe permitir el transporte de un Escuadrón de Combate y un Grupo Táctico ligero con sus respectivos apoyos a 3.700 Km. de distancia y en un plazo no superior a 6 días.*

---

<sup>37</sup> SECRETARÍA GENERAL DE POLÍTICA DE DEFENSA, Ob. Cit., p. 204.

Haciendo una reflexión de las doctrinas del transporte aéreo estratégico planteadas por EE.UU y el Ejército del Aire de España se ha puesto de manifiesto que ambas naciones comparten pensamientos similares a cerca de la importancia que esta capacidad estratégica implica, pudiendo diferenciarse claramente la estirpe de cada una de ellas, donde una doctrina se presenta totalmente independiente de llevarse a cabo, producto de la magnitud de sus medios; y la otra firmemente anclada en un entramado de alianzas bajo el mandato de la OTAN.

## **CAPÍTULO III**

### **Proyección del Transporte Aéreo en las Fuerzas Armadas argentinas**

En el capítulo II se realizó una aproximación de manera sucinta a las doctrinas de empleo de países integrantes de la OTAN, como es el caso de EEUU y España; donde se dejó claro cual es la importancia que le atribuyen estos Estados a la capacidad militar que le permite tener una proyección de poder de índole global.

Este capítulo es de carácter más específico por tratarse de aspectos propios de la Fuerza Armada que ostenta tal capacidad. Aquí nos estamos remitiendo claramente a la FAA, en el cual, hablaremos de las misiones que debe cumplir y las previsiones a futuro de la capacidad de transporte aéreo estratégico.

Expresaremos la necesidad de recuperación de la capacidad de transporte mencionada, que le permite tener al Estado, una credibilidad a nivel regional.

#### **3.1 Misiones de la Fuerza Aérea Argentina.**

##### **3.1.1 Principales.**

Como lo mencionábamos en el Capítulo I, la FAA como organismo integrante del IM de la defensa nacional debe cumplir con la misión principal que el poder político le ha encomendado. Habiendo hecho referencia al conflicto del Atlántico Sur, pudimos determinar que se desarrollaron casi la totalidad las tareas propias del transporte aéreo, lo que contribuyó directamente al cumplimiento de la misión principal del IM. En tal oportunidad, se desarrollaron tareas de asalto aéreo por aterrizaje y lanzamiento, entregas aéreas por aterrizaje y lanzamiento, traslados aéreos, evacuaciones sanitarias, entre otras.

Ya no acotados a las operaciones propias que se llevan a cabo dentro de un TO durante un conflicto armado, en la actualidad, encontramos otras actividades que contribuyen a cumplimentar con la misión principal, donde es de vital importancia mencionar el adiestramiento que se desarrolla diariamente con la finalidad de mantener un alto grado de capacidad e idoneidad del personal. No podemos olvidarnos que la capacidad de transporte aéreo estratégico militar, con el devenir del tiempo y a la marcada falta de inversión en tal sentido, ha ido notablemente disminuyendo y hasta desapareciendo totalmente en las FFAA argentinas.

### 3.1.2 Subsidiarias.

Los aspectos legales que se constituyen como propios a cada país sostienen misiones subsidiarias para el cumplimiento de sus FFAA, Argentina no es ajeno a tales decisiones; pero la doctrina establece que para el cumplimiento de dichas misiones se debe emplear el remanente de los medios disponibles que no sean afectados para el cumplimiento de tareas relacionadas a la misión principal. En tal sentido, el poder político le ha encomendado a la FAA una serie de misiones subsidiarias entre las que podemos destacar las siguientes:<sup>38</sup>

- *Participación de las FFAA en el marco de las operaciones multilaterales de la ONU.*

Desde hace más de 35 años la FAA ha cumplimentado misiones de paz en distintos países del mundo donde la participación del transporte aéreo militar mantuvo un papel primordial durante muchos años, tal como se planteó en el capítulo I del presente trabajo de investigación; papel que se fue desvaneciendo con el correr de los años y que en la actualidad solo se circunscribe a la contribución de la experiencia y el profesionalismo del personal que despliega para el desarrollo de estas misiones de paz.<sup>39</sup>

- *Participación de las FFAA en operaciones de seguridad interior prevista por la Ley de Seguridad Interior N° 24.059.*

Respecto de esta misión subsidiaria es importante señalar la permanente contribución que la FAA, a través del transporte aéreo militar, ha desempeñado en cuanto a operaciones de seguridad interior.

A lo largo de la historia se han manifestado hechos que pusieron en riesgo la seguridad de los habitantes, y es allí donde se ha requerido la participación activa de la FAA para llevar a cabo tareas de traslado de personal de las distintas Fuerzas de Seguridad hacia las ciudades del país que solicitaban tal ayuda.

Nuevamente al ir perdiendo la capacidad de transporte aéreo que posibilita el traslado de grandes volúmenes de carga y personal de manera rápida y eficaz, ha ido en

---

<sup>38</sup> FUERZA AÉREA ARGENTINA, *RAC-I*, Op. Cit., p. 18

<sup>39</sup> FUERZA AÉREA ARGENTINA, <https://www.faa.mil.ar/misiones> Ob. Cit. [En línea 30-set-17. 17:30 hs.]

detrimento directo al desgaste del personal, considerando que los volúmenes transportados son notablemente menores.

- *Participación de las FFAA en la actividad logística en la Antártida.*

Desde el año 1952 la FAA comienza con su participación en la Antártida, hecho protagonizado por el entonces Vicecomodoro Gustavo A. Marambio, que al mando de una aeronave realiza un lanzamiento de elementos de supervivencia sobre la base General San Martín del EA. Ya en el año 1961 se crea la Base Aérea llamada Teniente Benjamín Matienzo.

Desde entonces la participación de la FAA en la Antártida se ha mantenido de forma ininterrumpida, desarrollando tareas de transporte aéreo logístico, apoyo a la actividad científica contribuyendo al traslado de personal y material al continente blanco.

Es importe mencionar un acontecimiento llevado a cabo en septiembre del año 2008, que tuvo como protagonista a la Fuerza Aérea de los EEUU, marcando una proyección de características militares permitiendo crear una nueva capacidad con el empleo de medios aéreos de transporte estratégicos; y otra de índole política demostrando un creciente interés en estas latitudes. El hecho fue el siguiente:

*En septiembre de 2008 un piloto de la United States Air Force (USAF) completó con éxito el primer vuelo y aterrizaje nocturno en la Antártida, en un avión de carga, un C-17 Globemaster. Según la información, este hito podría ser el primer paso para que se generalizaran los vuelos de suministro a las bases científicas en el continente helado durante los crudos y oscuros meses de invierno. Según Him McGann, portavoz de la USAF, estos vuelos supondrían suministro durante todo un año para las bases estadounidenses y neozelandesas en la Antártida.<sup>40</sup>*

Para finalizar recordaremos otra de las misiones subsidiarias que de llevar adelante la FAA, y que es:

- *Participación de las FFAA en las actividades de apoyo a países amigos y catástrofes naturales.*

---

<sup>40</sup> “Un piloto estadounidense culmina con éxito el primer vuelo a la Antártida de noche”, *El País*, 2008, [http://www.elpais.com/articulo/internacional/piloto/estadounidense/culmina/éxito/primer/vuelo/Antártida/noche/elpepuint/20080914elpepuint\\_11/Tes](http://www.elpais.com/articulo/internacional/piloto/estadounidense/culmina/éxito/primer/vuelo/Antártida/noche/elpepuint/20080914elpepuint_11/Tes). [En Línea 04-set-17. 11:10 hs.]

En el año 1953 la FAA participaba en tareas de catástrofes naturales, en esta oportunidad lo hacía a causa del sismo que azotaba a Turquía. La ayuda se vio materializada en el traslado de personal de médicos, enfermeros, para remoción de escombros, etc.; como así también traslado de carga en general.

Con la creación del Sistema de Cooperación entre Fuerzas Aéreas Americanas (SICOFAA) en el año 1961, cuya misión principal es la de brindar apoyo a sus miembros en caso de desastres naturales, Argentina adquiere un papel central en esta organización.

Durante muchos años esta organización se mantuvo inactiva, pero a partir del año 2010 comenzó con una actividad ininterrumpida llevando adelante una serie de ejercicios internacionales, tanto reales como de gabinete denominados Ejercicio Cooperación, poniendo de manifiesto la planificación detallada de operaciones de ayuda humanitaria en caso de desastres naturales.

En ese mismo año la FAA tuvo una participación muy activa en operaciones de ayuda humanitaria, ya que el Estado nacional llevo adelante su compromiso en apoyo a países amigos, en esta oportunidad se realizaron misiones en socorro al alud de Machu Pichu, el terremoto de Haití y Chile; y mas recientemente su presencia en el terremoto de Ecuador en el año 2016.

Es necesario remarcar que responsabilidad del cumplimiento de todas estas tareas recae principalmente en las aeronaves C-130 Hércules y Fokker F-28, cuyas capacidades limitadas de traslado de personal y carga, no permiten el cumplimiento de la misión de manera eficiente, considerando las magnitudes de carga y los tiempos reducidos que estas operaciones requieren.

### **3.2 En vistas al futuro. Plan de Capacidades Militares**

Como hemos podido apreciar la FAA ha cumplimentado con total éxito una variada cantidad de misiones donde se puso de manifiesto la necesidad de contar con la capacidad de transporte que permita proyectar la fuerza a lugares donde el poder político lo requería. Con el pasar de los años estas misiones fueron disminuyendo hasta su totalidad, producto de la ausencia de mencionada capacidad militar.

En la actualidad la FAA se encuentra inmersa en un plan que provee la recuperación, adquisición, y categorización de las capacidades con que debe contar el IM; este plan llamado Plan de Capacidades Militares (PLANCAMIL), proyecta en un tiempo determinado la diagramación y el diseño del IM necesario para el cumplimiento de la misión principal y subsidiaria de la FAA. En este contexto claramente se haya la capacidad de transporte aéreo estratégico muy relegada en los últimos años.

Este plan provee la instrumentación de las capacidades militares a lo largo de distintos plazos de ejecución permitiendo el empleo de desarrollos científicos y tecnológicos, que el Estado nacional se encuentra en total capacidad de producir.

También incentiva las relaciones con países que comparten intereses al respecto, como es de público conocimiento, al formar parte de un desarrollo regional en la fabricación de una aeronave de transporte que podría ser utilizada en el rol de transporte aéreo estratégico, aunque su concepción es principalmente táctica, como es el caso de la aeronave Embraer KC-390. La Argentina forma parte del proyecto, que a través de la Fábrica Argentina de Aviones (FADEA), tiene la responsabilidad principal de la construcción de una serie de elementos entre los que se destaca la puerta de carga de la aeronave en cuestión.

Se han establecido parámetro de cumplimiento o medidas de efectividad que permiten dimensionar el grado de cumplimiento y desarrollo de la capacidad militar, donde se establecen perfectamente los requerimientos necesarios para ostentar el usufructo de la capacidad del IM.

Las FFAA argentinas necesitan contar con la capacidad operativa de transporte aéreo estratégico militar que le permita llevar adelante misiones propias del IM, como es la proyección y alcance global de las fuerza hacia los escenarios o TO donde sean requeridas.

## CONCLUSIONES

La capacidad de transporte aéreo estratégico no solo debe ser vista como algo particular de la FAA, ni tampoco como algo exclusivo del IM de la Nación, sino como un medio de proyección del poder nacional; cuyo fin es dotar a la patria de un alcance global y estratégico. Su gran movilidad y capacidad de respuesta, dotado de velocidad, contundencia y capacidad de maniobra ofrecen una adecuada libertad de acción a los diversos modos de acción que se diseñen y ejecuten.

El transporte aéreo estratégico es una función del poder aéreo que debe soportar todo el sistema de defensa. Su amplio ámbito de aplicación sirve a las políticas diplomáticas y económicas de la nación, debiendo considerar que sus contribuciones deben ser tenidas en cuenta al más alto nivel de toma de decisiones. Esta capacidad debe estar dimensionada y desarrollada desde la paz para ser capaz de absorber una demanda del poder político, ante una inminente necesidad de expansión y proyección de fuerzas.

Tanto la Fuerza Aérea de los EEUU y el Ejército del Aire de España, poseen políticas bien definidas respecto del transporte aéreo; ya que el contexto mundial en el que se encuentran inmersas sus naciones le exigen dotarse de una mayor y mejor capacidad de proyección y despliegue de sus fuerzas, facilitando participar y cumplir de forma activa e inmediata con los compromisos que surjan y se hayan adquirido a nivel político internacional.

Como hemos plasmado en capítulos anteriores la capacidad de transporte aéreo estratégico tiene una serie de desventajas propias de la complejidad del medio empleado a tal fin, entre ellas encontramos la disponibilidad de sectores aptos para realizar aterrizajes con seguridad, disposición de zonas adecuadas que posibiliten el estacionamiento de un gran número de aeronaves para realizar las descargas del material transportado, ect.; pero sin lugar a dudas que estamos en condiciones de afirmar la existencia de muchas ventajas que definen a esta capacidad como un medio apto para la demostración de poder de una nación.

En la Argentina, el peso de las operaciones de transporte aéreo estratégico está asentado sobre aeronaves Hércules C-130, donde la consideración de estratégico es un hecho que, más que resultar cierto, ilustra la escasez de medios reales de transporte; cuyas características son netamente tácticas considerando que, ni el tamaño, ni la capacidad de carga, ni siquiera la velocidad o autonomía están ya a la altura de esta consideración cuando los escenarios donde se deba proyectar el poder militar de una nación se encuentran tan

alejados.

Debido a ello, el poder político se encuentra limitado en el cumplimiento de compromisos asumidos, lo que genera una vulnerabilidad en la misión principal de las FFAA, considerando que en innumerables oportunidades, se tuvo que recurrir a negociaciones con Fuerzas Aéreas de países que cuentan con medios aéreos adecuados y operativos para la realización de tareas de naturaleza estratégica.

Las FFAA deben tender a transformarse en una fuerza expedicionaria que responda a este cambiante ambiente de seguridad internacional y de amenazas transnacionales, que le permita proyectar poder rápidamente a cualquier región del mundo.

La importancia de este trabajo de investigación no es la definición, ni adquisición de un medio aéreo, sino la de generar conciencia en los decisores sobre la importancia y necesidad de mantener una capacidad operativa de medios aéreos que le permita responder con total libertad a requerimientos propios del Estado nacional, y a los contribuyentes a las misiones principales de las FFAA argentinas. En tal sentido, el IM necesita contar con el transporte aéreo estratégico militar que le permita llevar adelante misiones propias, como es la proyección y alcance global de las fuerza hacia los TTOO en escenarios donde sean requeridos.

Finalmente, y dando nueva vida a la frase que el filósofo español Ortega y Gasset hiciera pública en 1939, debemos decir *“Argentinos, a las cosas”*.

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros.

AMOUZEGAR, TRIPP, McGARVEY, CHAN, ROLL, *Analysis of Combat Support Basing Options*, RAND - Project Air Force, Santa Mónica, 2004.

ARNOLD, HENRY H., *Winged Warfare*, Nueva York, 1941.

CHENOWETH, MARY., *La Flota de la Reserva Civil*, Santa Mónica - California, 1990.

DESTRO, LUCIA ALEJANDRA., *Los escritos académicos en la formación militar*, Ed. Visión Conjunta., Bs. As., 2014.

MILLER, CHARLES E., *Airlift Doctrine*, Nueva York, 1988.

OWEN, ROBERT, *Air Mobility – A Brief History of the American Experience*, Potomac Books, Washington, D.C, 2013.

SALAS LARRAZABAL, JESÚS., *La Guerra Civil 1936- 1939, 100 Años de Aviación Militar Española*, Ed. Aeroplano – Especial N° 9, Madrid, 2011.

### Manuales y Reglamentos.

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AÉREA, *Manual de Logística y Apoyo Operativo*, Bs. As., 2004.

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AÉREA, *Manual de Operaciones Aéreas de Transporte*, Bs. As., 2006.

FUERZA AÉREA ARGENTINA, *Reglamento de Doctrina Básica – RAC-1*, Bs. As. 2010.

FUERZA AÉREA ARGENTINA, *Reglamento de Conducción Operacional - RAC 3*, Bs. As., 2015.

MINISTERIO DE DEFENSA, *Historia de la aviación española*, S/D.

RC 10-02, “Orgánico del COTRAC” Ed. 2012.

### **Revistas y Artículos.**

DI PAOLI, JORGE., “El Escuadrón Boeing en la Guerra del Golfo”, *Revista Aeroespacio N° 548*, 2002.

GÓMEZ DE ÁGREDA, ÁNGEL., “Transporte Estratégico en la OTAN: Opciones de futuro”, *Boletín de Información N° 312*, Ministerio de Defensa de España, 2009.

LAUNIUS, ROGER D., “El Puente Aéreo sobre Berlín 1948-49”, *Revista Air Power History N° 36*, 1968.

MEDINA AVILA CARLOS, “Soluciones tecnológicas a problemas logísticos en operaciones”, Documento de Trabajo 05/2016 (Nuevas tecnologías para el transporte de recursos a zonas de operaciones), *Instituto Español de Estudios Estratégicos*.

NAVARRO MORALES, VICTOR MANUEL., “European Air Transport Command: ¿Hacia unas Fuerzas Armadas Europeas”, *Instituto Español de Estudios Estratégicos, Documento de Opinión 14/2011*, 2011.

PRELOOKER, JORGE, “Malvinas: Una historia poco conocida, El Grupo AR 707 “Vuelos Secretos”, *Revista Aeroespacio N° 62*, 2016.

WIELICKI, RODYL., “Transporte Aéreo Operativo”, *Revista de la Escuela Superior de Guerra Aérea N° 198*.

#### **1.1. Páginas de internet.**

“Aviación militar de transporte”, [https:// www.aero.upm.es/departamentos/economia/investiga/informe2010/a\\_militar/aviones\\_militares.html](https://www.aero.upm.es/departamentos/economia/investiga/informe2010/a_militar/aviones_militares.html) (Consultada 02-may-17, 07:30 hs.)

DIPAOLI JORGE, “Los B707 en la Guerra del Golfo”, Año 2013, <http://fdra-historia.blogspot.com.ar/2013/09/fuerza-aerea-argentina-los-b707-en-la.html>. (Consultada 31-set-17. 18:00 hs.)

FUERZA AÉREA ARGENTINA, <http://www.faa.mil.ar>, (Consultada 12-set-17, 15:00 hs.)

GARCÍA ARNAIZ, JAVIER, “A la cabeza de la interoperabilidad AÉREA EUROPEA”, *Revista Española de Defensa*, Marzo 2016, <http://www.defensa.gob.es/Galerias/gabinete/red/2016/red-326-grupo-aereo-europeo.pdf> (Consultada 08-jun-17, 10:30 Hs.)

GUTIERREZ, JULIO., “Consecuencias de la ausencia de transporte estratégico”, <http://www.aviacionargentina.net/foros/fuerza-aerea-argentina.4/9767-consecuencias-de-la-ausencia-de-transporte-estrategico.html> (Consultada 11-may-17, 18:30 hs.)

“La Fuerza Aérea Argentina en Yugoslavia y Kosovo”, <http://www.aviacionargentina.net/posts/info/15505977>, (Consultada 31-set-17. 18:30 hs.)

CARACUEL RAYA, MARÍA ANGUSTIAS., “La OTAN ante la cumbre de Praga”, ARI N° 104/2002 -2002. [http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/elcano/elcano\\_es/zonas\\_es/organismos+internacionales/ari+104-2002](http://www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/contenido?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/elcano/elcano_es/zonas_es/organismos+internacionales/ari+104-2002). (Consultada 13-may-17, 17:30 hs.)

[https://www.faa.mil.ar/mision/index\\_mision.html](https://www.faa.mil.ar/mision/index_mision.html), (Consultada 12-set-17. 15:00 hs.)

“Misiones de paz realizadas por la Fuerza Aérea Argentina”, [https://www.faa.mil.ar/misiones/index\\_misiones.html](https://www.faa.mil.ar/misiones/index_misiones.html). (Consultada 16-oct-17. 15:00 hs.)

PERREK, SHREYRA “Did You Know That The Largest Air Evacuation In History Was Done By India?”, *The BETTER INDIA*, <http://www.thebetterindia.com/15179/heres-need-know-largest-air-evacuation-history-india/> (Consultada 08-jun-17. 08:00 hs.)

Revista Rumbos Aeronáuticos N°18, <http://www.eam.iua.edu.ar/rumbos/Revista-18/RevistaRumbos18-Art1-link.html>, (Consultada 31-set-17. 11:00 hs.).

“Strategic Airlift Operation for The Gulf War”, *RAND Research Brief*, June 1993, [https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research\\_briefs/2007/RB15.pdf](https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_briefs/2007/RB15.pdf), (Consultada 08-jun-17. 10:00 hs.)

“Un piloto estadounidense culmina con éxito el primer vuelo a la Antártida de noche”, *El País*, 2008, [http://www.elpais.com/articulo/internacional/piloto\\_estadounidense/culmina\\_exitoprimer\\_vuelo\\_Antartida\\_noche/elpepuint/20080914elpepuint\\_11/Tes](http://www.elpais.com/articulo/internacional/piloto_estadounidense/culmina_exitoprimer_vuelo_Antartida_noche/elpepuint/20080914elpepuint_11/Tes). [Consultada 04-set-17. 11:10 hs.]