



**ESPECIALIZACIÓN EN ESTRATEGIA OPERACIONAL Y
PLANEAMIENTO MILITAR CONJUNTO**

TRABAJO FINAL INTEGRADOR

TEMA

Transporte Aéreo Estratégico

TÍTULO

**Necesidad del Transporte Aéreo Estratégico en el Nivel
Operacional**

AUTOR: MY. EDUARDO JAVIER SCHIAFFINO (F.A.A.)

PROFESOR: LIC. MIGUEL GRATACOS

AÑO 2016

Resumen

El Transporte Aéreo Estratégico Militar, es una de las funciones primordiales que se deben planificar para realizar la movilización de las Fuerzas Armadas cuando así lo disponga la Política. Tiene la capacidad de trasladar personal y material a los teatros de operaciones, con la velocidad que requieran las operaciones.

Los ejércitos modernos han suplantado las ingentes cantidades de personal con el aumento de la movilidad y flexibilidad que el Transporte Aéreo Estratégico Militar les ha dado a sus fuerzas. Es por ello, que el Transporte Aéreo Estratégico Militar cobra relevancia al momento de planificar cómo será la proyección de las fuerzas.

Durante el Diseño Operacional es de suma importancia planificar el traslado de fuerzas de considerable tamaño, en tiempos que son limitados, debido a la velocidad con que se suscitan los conflictos. El mismo ha cobrado relevancia en la planificación de las operaciones, debe prepararse la capacidad y conocer los límites que los medios tienen para así lograr el éxito que requiera la Maniobra Operacional.

El Nivel Operacional y el Transporte Aéreo Estratégico Militar se encuentran relacionados, ya que el diseño de la Maniobra Operacional y la velocidad con que la misma se pueda ejecutar, dependerá de la Capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar que se haya previsto al planificar la misma.

Por otro lado se busca capitalizar las experiencias de la Guerra de Malvinas para así relacionarlo con la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar y los Principios de la Guerra que se vinculan directamente a dicha capacidad.

Es por ello que el presente trabajo tendrá como objetivo determinar la influencia del Transporte Aéreo Estratégico Militar en el Diseño y Planificación del Nivel Operacional.

Palabras clave

Estrategia Operacional, Diseño Operacional, Transporte Aéreo Estratégico Militar, Maniobra.

Tabla de Contenidos

RESUMEN	I
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I: SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO	7
Conceptos generales	7
Criterios de empleo.....	9
Organización.....	11
CAPÍTULO II: TRANSPORTE AÉREO ESTRATÉGICO EN MALVINAS.....	20
Conceptos generales	20
Puente Aéreo.....	21
Principios de la Guerra aplicados en Malvinas	25
CONCLUSIONES.....	28
BIBLIOGRAFÍA	III

INTRODUCCIÓN

En estos momentos, la situación del contexto internacional ha tenido un efecto positivo en la seguridad del mundo, ya que ha dejado de lado la posibilidad de una confrontación militar masiva como fuera en otro tiempo.

Esta nueva situación ha llevado a todos los países de primer orden a repensar como deben ser las estructuras y tamaño de sus ejércitos. Esta reducción se compensa con un aumento tanto de la movilidad como la flexibilidad de las fuerzas, de tal forma que permita su empleo en una gama extensa de situaciones¹.

La necesidad en este tipo de operaciones de desplazar las fuerzas a grandes distancias en plazos limitados de tiempo, unida a la escasez de medios de transporte que tienen los diferentes ejércitos², obligan a un detallado estudio de las implicancias del Transporte Aéreo Estratégico Militar a fin de optimizar el empleo de los mismos durante las operaciones tanto en la paz como en la guerra.

El presente Trabajo de Investigación se centrará en analizar la necesidad de contar con un Sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar, y de cómo influye el mismo en el Diseño de la Maniobra Operacional.

De los medios de transporte (acuático, terrestre y aéreo) que existen hasta el momento, podemos decir que el Transporte Aéreo, gracias a los desarrollos tecnológicos, ha sido el que más ha evolucionado en relación al tiempo de existencia.

Su crecimiento ha sido exponencial durante el desarrollo de las dos Guerras mundiales, sobre todo en EE.UU. y Europa.

La Segunda Guerra Mundial definió la importancia del Transporte Aéreo Estratégico Militar para todas las fuerzas militares.

Desde las principales operaciones de la II GM (Creta, Arnhem) hasta el conflicto

¹ HERNÁNDEZ TORTAJADA, Francisco. *La proyección de fuerzas: El Transporte Estratégico*. Madrid, Boletín de Información. 1999, Pág. 55.

² *Ibíd.*, Pág. 55.

en Siria, el Transporte Aéreo estratégico Militar ha demostrado ser muy valioso en situaciones de crisis y guerra³.

Tenemos dos ejemplos recientes. Uno de ellos, el conflicto de Malvinas con Argentina, donde el Reino Unido inicio una de sus más grandes operaciones de transporte militar (Operación Corporate)⁴.

Para realizar el puente aéreo, y cumplimentar eficientemente el apoyo logístico, el Reino Unido debía recorrer 6240 km desde las islas británicas. Para completar la recepción de los efectos que se trasladaban por medio del puente aéreo, se ampliaron las instalaciones aeroportuarias en servicio y durante las tres primeras semanas se hicieron 163 vuelos⁵. Durante esta operación se trasladaron por modo aéreo 8000 tn de carga para las fuerzas navales y terrestres.

El otro ejemplo, lo podemos observar en la crisis y guerra del Golfo Pérsico (Operación Desert Shield y Desert Storm). En esta operación, se produjo la mayor movilización que haya existido al momento. En esta operación, se trasladaron 514600 pasajeros, 5000 heridos y 245.000 tn de carga por vía aérea⁶.

Como podemos observar, el Transporte Aéreo Estratégico Militar ha cumplido un rol fundamental en las operaciones que hemos visto a través de la historia. Cada vez, la evolución del medio aéreo, ha permitido que se traslade personal y material de maneras que hubieran sido impensadas en otro momento.

La velocidad de desplazamiento que tiene el vector aéreo permite que las fuerzas tengan la movilidad necesaria para ser utilizadas donde se lo requiera en el momento adecuado. Sumado a esto, existen bodegas capaces de permitir 170.000 kg en un solo avión, estas características nos dan una dimensión de las prestaciones que pueden tener algunos sistemas de armas de transporte en el diseño operacional.

El Transporte Aéreo Estratégico Militar está relacionado con el transporte interteatro y por consiguiente con plataformas capaces de navegar no menos de 5600 km

³ Wielicki, Rodyl. *El Transporte Aéreo Militar*. Bs. As., Revista de la ESGA. 1997, Pág. 80.

⁴ Ibid, pp. 82

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

sin reabastecimiento⁷. Este tipo de capacidad permite planificar la Maniobra Operacional con mayor libertad de acción. A la luz de los conocimientos que nos ha dado la historia, no podemos dejar de obviar la importancia de esta capacidad.

Si lo analizamos desde el punto de vista de los principios de la guerra, podemos observar que tanto el principio de concentración como el de maniobra están directamente relacionados con el Transporte Aéreo Estratégico Militar, ya que esta nos permite realizar los despliegues y concentrar las fuerzas en el punto culminante con la libertad de acción necesaria.

La capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar es fundamental en el Nivel Operacional ya que la misma nos permite mayor libertad de acción para el diseño de la Maniobra Operacional. Esta capacidad nos permite realizar despliegues o red despliegues con una velocidad que no serían posibles con otro medio de traslación.

Los Elementos del Diseño Operacional surgen cuando un CO/CTO es designado y se encuentra ante una situación que debe ser mantenida o modificada con el uso de la fuerza militar, es decir, cuando debe contemplarse el empleo de la violencia⁸.

En ese caso, la incertidumbre de un problema complejo, ya no alcanza con un mero planeamiento. Se necesita un diseño previo porque diseñar consiste en establecer el problema, mientras que planear tiene por objeto resolverlo⁹.

Si analizamos los elementos del diseño operacional, podemos observar que los mismos tienen una estricta relación con el Transporte Aéreo Estratégico Militar, si revisamos la bibliografía actual podremos deducir que para lograr el diseño que se necesita, para establecer el problema, dicha capacidad no puede estar ausente, ya que conceptos como maniobra, concentración, sorpresa, puntos decisivos, líneas de operación, maniobra operacional, estado final deseado, etc. están íntimamente relacionados con la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar.

Las experiencias que nos dan las grandes potencias, con una rica bibliografía, nos

⁷ Wielicki, Rodyl. Op., cit, pág. 83

⁸ Alejandro KENNY, Omar LOCATELLI y Leonardo ZARZA, *Arte y Diseño Operacional: Una Forma de Pensar Opciones Militares*, 1º Ed., Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Editorial Visión Conjunta, 2015, Pág. 18.

⁹ *Ibidem*.

permite pensar como debe ser esta capacidad, ya que de no tenerla, como es en la actualidad, se estará en una situación de desventaja si la comparamos solamente con nuestros países vecinos.

La guerra de Malvinas nos ha permitido ver cuáles han sido los errores que se cometieron en la misma. También nos ha dejado ver la falta de un nivel operacional que realice el diseño de la maniobra operacional. Es por ello que las Fuerzas Armadas de Argentina han realizado los cambios necesarios para evitar errores en el futuro siendo basta la documentación en relación al tema.

Si analizamos la bibliografía en relación al Transporte aéreo, podemos inferir que los análisis existentes son relacionados solamente con la logística y no en relación al Nivel y el Diseño Operacional.

El Nivel Operacional es el nexo entre la estrategia militar y las operaciones tácticas, por lo que se lo considera que por sus características poco predecibles se da mayor preponderancia al uso del arte que a la aplicación de conceptos científicos. Esto implica que a veces la línea divisoria entre dichos niveles sea difusa¹⁰.

Todo lo que se ha podido capitalizar en correspondencia a la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar, ha sido con referencia a la cantidad de traslado de carga y pasajeros, y no de cómo influye ésta en el diseño operacional y en logro de los principios de la guerra.

Si vemos en la historia Argentina, específicamente en los conflictos que han participado las Fuerzas Armadas, podremos observar que los medios de Transporte Aéreo han participado en gran número de conflictos (Congo, Golfo Pérsico, Malvinas, etc.) donde las lecciones aprendidas han servido para concluir como se debe diseñar un sistema de transporte que se adecue a las necesidades presentes y venideras.

Es necesario capitalizar los errores del pasado a fin de lograr el éxito en operaciones futuras, tomando las cuestiones que han permitido el éxito para ser utilizados en los procesos de planificación que sean requeridos.

¹⁰ Savoia, Esteban. *Transporte Militar Conjunto*, Buenos Aires, ESGC, 2014, Pág. 5.

En el Estado Argentino, el Nivel Operacional surgió con posterioridad a la Guerra por las Islas Malvinas, dicho conflicto sirvió para determinar cuáles fueron los errores que se cometieron, y así evitar que vuelvan a suceder en el futuro.

Pese a existir información sobre este nivel, todavía queda mucho camino para recorrer y así lograr que se realice tanto el diseño como la planificación en dicho nivel de manera eficiente.

Con la información expuesta en los párrafos anteriores, esta investigación, intentara responder al siguiente interrogante: ¿Cómo influye la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar en el Diseño y Planificación del Nivel Operacional?

Asimismo, se buscará determinar las capacidades de Transporte Aéreo Estratégico Militar que fueron explotadas por las FFAA Argentinas en la Guerra de Malvinas y que principios se aplicaron con relación a esta capacidad.

Por otro lado se vinculará la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico con los elementos del diseño operacional, donde se demostrará como esta capacidad facilita las misiones del Nivel Operacional.

Por último, se determinarán las ventajas que la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar puede aportar al Nivel Operacional y que deben tener las Fuerzas para ajustarse a los requerimientos del Nivel Operacional.

En la presente investigación, enfocaremos el estudio en la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar, y la influencia que este tiene en el Nivel Operacional.

En el Nivel Operacional, es necesaria una herramienta que permita y facilite el diseño y planificación operacional. Esta capacidad permitirá planificar el despliegue de las fuerzas y la proyección de las mismas en tiempos que los otros medios (terrestre y acuático) no podrían. La velocidad de esta capacidad, es un diferencial que genera que las fuerzas tengan la movilidad y flexibilidad para operar en el tiempo y lugar requerido.

En esta investigación, se vincularán los elementos del Diseño Operacional con la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar, y se determinará cómo influye dicha capacidad en el Nivel operacional. De dicho análisis, buscaremos conclusiones que tratarán de responder al interrogante planteado.

Pese a no haber existido el Nivel Operacional durante el conflicto de Malvinas, la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar estuvo presente desde el primer día hasta el último. Asimismo esta capacidad se vio reflejada en momentos que países amigos han tenido situaciones de catástrofe donde el Transporte Aéreo Estratégico Militar tuvo activa participación, trasladando efectos, el hospital reubicable y personal.

Es por ello que la presente investigación tiene como objetivo aportar a la disciplina una nueva perspectiva para el análisis de las capacidades de Transporte Aéreo Estratégico Militar que deben tener las Fuerzas, de manera tal que sirva para el diseño y planificación del Nivel Operacional. Estas capacidades deben ser explotadas por la Doctrina Conjunta ya que le permiten, tanto en la paz como en la guerra, tener la flexibilidad y movilidad que requieren las fuerzas.

El tipo de investigación a utilizar en este trabajo será documental, basado en la obtención de información de fuentes secundarias, que han analizado en profundidad la importancia de la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar, realizando con posterioridad un análisis de la información extraída orientándola a obtener conclusiones relacionadas con la necesidad de contar con la misma en el Nivel Operacional.

El tipo de diseño será descriptivo - explicativo, ya que tratara de puntualizar como esta capacidad puede favorecer al momento de diseñar y planificar la Maniobra operacional. Al mismo tiempo se buscarán de analizar cómo influye la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar en el diseño operacional; y las ventajas que puede aportar a la Maniobra del Nivel Operacional.

CAPÍTULO I

SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRATÉGICO MILITAR

Conceptos generales

La evolución del medio aéreo, sobre todo a partir de la Segunda Guerra Mundial, permitió al Transporte aéreo militar desplazar personal y material con una gran movilidad.

Luego del 11 de setiembre, muchos países de la comunidad internacional, asumieron la responsabilidad de lo que implicaba un despliegue y abastecimiento de contingentes operativos desde el aire en zonas de crisis que se hayan convertido en una premisa imprescindible para poder participar de forma efectiva y creíble en la gestión de crisis internacionales.

En este nuevo marco de referencia las operaciones de proyección de fuerzas, generalmente de carácter multinacional, adquieren un papel predominante, tanto en el ámbito de las actuaciones derivadas de la defensa colectiva, como en el más probable de las gestiones de crisis y prevención de conflictos¹¹.

Claramente podemos observar que la participación del medio de transporte en el nivel operacional, ha logrado alcance global. Por medio de las alianzas, o con la participación de la Fuerzas Armadas en coaliciones, el Transporte Aéreo Estratégico Militar se ha hecho imprescindible.

El Nivel Operacional es el nexo entre la estrategia militar y las operaciones tácticas, por lo que se lo considera que por sus características poco predecibles se da mayor preponderancia al uso del arte que a la aplicación de conceptos científicos. Esto implica que a veces la línea divisoria entre dichos niveles sea difusa¹².

Los medios de transporte asignados en el nivel operacional, permiten el despliegue a los puntos de ingreso del Teatro de operaciones, por ello es fundamental contar con un sistema que permita cubrir las líneas de comunicación a fin de evitar una pausa

¹¹ Hernández Tortajada, Francisco. Op., cit, pág. 55

¹² Savoia, Esteban. Op., cit, pág. 5

operacional que interrumpa el tiempo de las operaciones. Es fundamental mantener la presión y la iniciativa a fin de lograr que el enemigo alcance su punto culminante.

Por otro lado, podemos definir a la proyección de fuerzas como la capacidad de alertar, movilizar y transportar fuerzas. Desplegarlas y realizar operaciones fuera del territorio nacional, así como su repatriación una vez finalizadas aquellas. Representa la contribución militar a la proyección del poder nacional pudiendo considerarse por ello el instrumento de la estrategia militar exterior¹³.

Si analizamos la capacidad de proyección de fuerzas descrita en el párrafo anterior, podemos observar la similitud que existe con el empleo de las fuerzas argentinas que son empleadas en las misiones de Paz. Estas operaciones dependen del Nivel Operacional y su despliegue está a cargo del Comando de Transporte Conjunto.

Si analizamos y vinculamos la capacidad de proyección de fuerzas con los elementos del diseño operacional, veremos como influye en la integración y sincronización de la logística de las operaciones de combate pudiendo evitar el punto Culminante y ayudar a los comandantes a controlar el tiempo de sus operaciones¹⁴.

Por ello, es fundamental contar con un Sistema de Transporte Aéreo Estratégico que tenga la capacidad de cubrir y llevar los abastecimientos a donde las operaciones lo requieran.

No se debe dejar de mencionar que para lograr un Sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar, y sin meternos en el Nivel Táctico, es fundamental tener las plataformas que puedan soportar el esfuerzo para trasladar tanto personal como material. A modo de ejemplo, el único medio militar que poseen las Fuerzas Armadas argentinas es el C-130 Hércules.

Asimismo, llegado el momento de actuar ante una crisis, los medios del Poder Aéreo Nacional, se utilizarán para cubrir las deficiencias que no pueda cubrir el Sistema

¹³ Hernández Tortajada, Francisco. Op., cit, pág. 55

¹⁴ Alejandro KENNY, Omar LOCATELLI y Leonardo ZARZA, *Arte y Diseño Operacional: Una Forma de Pensar Opciones Militares*, 1º Ed., Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Editorial Visión Conjunta, 2015, Pág. 89.

de Transporte Aéreo Militar. Es así que las empresas aerocomerciales nacionales podrán ejecutar las tareas de despliegue de medios donde sea requerido.

El empleo operacional de los medios de Transporte Aéreo Estratégico Militar normalmente se concretará a través de su integración al Comando de Transporte Aéreo (CTA).

Dicho comando, es el Componente Aeroespacial subordinado al Comando Conjunto de Transporte (CCT), y/o al Componente Aeroespacial de cada Teatro de Operaciones que tuviese asignados medios aéreos de transporte¹⁵.

De acuerdo a lo expresado en el reglamento de conducción operacional de la Fuerza Aérea Argentina, el Transporte aéreo Táctico es realizado para las operaciones que se deben realizar en el teatro de operaciones (TO), y Transporte Aéreo Estratégico para las operaciones que se deben realizar interteatros o fuera de los teatros.

Criterios de empleo

El transporte aéreo militar sirve para cambiar de posición el centro de gravedad dentro de una zona de operaciones. La velocidad de desplazamiento y capacidad de bodega facilita a la conducción el reposicionamiento de tropas y materiales.

Su ejecución, se produce en la mayoría de las Fuerzas armadas fundamentalmente de manera conjunta empleándose personal, aviones y helicópteros, con independencia de su estructura.

El Transporte Aéreo Estratégico Militar es principalmente el despliegue aéreo de unidades militares desde sus bases habituales a zonas de operaciones alejadas de las mismas¹⁶.

El transporte aéreo estratégico militar, facilita que las operaciones se lleven a cabo con la celeridad necesaria, constituyéndose en un medio ágil, que facilita la conducción de las fuerzas en todo tipo de tareas, con un elevado grado de flexibilidad; su campo de

¹⁵ Fuerza Aérea Argentina. *Reglamento de conducción operacional (RAC 3)*. Bs. As., Reglamento. 2010, Pág. 53.

¹⁶Jurgen Poppelmann. *Transporte Aéreo estratégico y táctico*. Bonn., Revista tecnología militar. 2008, Pág. 75.

acción es amplio y no puede circunscribirse a un determinado teatro de operaciones o ámbito geográfico; mediante el empleo del Transporte Aéreo Estratégico Militar es posible colocar en el lugar y en la oportunidad deseados el esfuerzo requerido por las operaciones.

El transporte aéreo presenta una serie de características que lo diferencian en general de los otros modos de transporte, y que a su vez lo hacen apto para el cumplimiento de determinadas misiones¹⁷.

Estas características distintivas pueden resumirse en ventajas y desventajas que a continuación se detallan¹⁸:

Ventajas

1º) Velocidad muy superior a todos los otros medios.

2º) Posibilidad de alcanzar cualquier punto de la superficie terrestre.

3º) Menores necesidades de infraestructura. En este sentido el Transporte Aéreo sólo necesita aeródromos aptos.

4º) Facilita la maniobra de las Fuerzas de Superficie (envolvimiento vertical).

5º) Simplifica los procedimientos logísticos.

6º) Mayor seguridad en el cumplimiento de la tarea.

Desventajas

1º) Elevado costo relativo de operación.

2º) Relativa dependencia del factor meteorológico.

3º) Requiere un adecuado grado de Superioridad Aérea.

El cumplimiento de las tareas de Transporte Aéreo Estratégico Militar, requieren

¹⁷ Fuerza Aérea Argentina. *Reglamento de conducción operacional (RAC 3)*. Bs. As., Reglamento. 2010, Pág. 54.

¹⁸ *Ibid.*

la integración de medios aéreos, de apoyo operativo y logístico. El mismo debe estar organizado de manera tal que las operaciones se lleven a cabo estableciendo prioridades y haciendo un uso eficiente de los medios disponibles. Esto será posible únicamente por medio de una conducción centralizada.

Organización

El Sistema de Transporte Aéreo básico se estructura con¹⁹:

1º) Un Sistema de Control de Transporte Aéreo.

2º) Un Centro Coordinador de Cargas.

3º) Unidades/Subunidades de Transporte Aéreo

Sistema de Comando y Control en el Transporte Aéreo Estratégico

El régimen y sistema de comando y control para la realización de operaciones de transporte aéreo estratégico, comprende las relaciones entre la conducción estratégica militar, el Comando Conjunto de Transporte y los organismos ejecutivos.

La centralización de todas las necesidades y quien determine las prioridades de traslado por vía aérea, será el Comando Conjunto de Transporte.

Es así que el Comandante del Comando Conjunto de Transporte asignará las Misiones de transporte aéreo al Comando de Transporte Aéreo que a su vez deberá asesorar al mismo sobre las capacidades de sus fuerzas, a fin de coordinar los requerimientos con las disponibilidades existentes²⁰.

Como podemos ver, en el Comando Conjunto de Transporte, se fusionan todos los medios aéreos, terrestres y navales. De dicho comando, se derivarán las misiones al Comando de Transporte Aéreo, quien nuclea todos los medios Aéreos puestos a disposición por cada una de las Fuerzas.

Es por ello que dicho Comando Aéreo de Transporte, dispondrá de un Centro

¹⁹ Fuerza Aérea Argentina. *Reglamento de conducción operacional (RAC 3)*. Bs. As., Reglamento. 2010, Pág. 54.

²⁰ Ibid.

Coordinador de Carga (CCC) dependiente del Área Operaciones que determinará que medio es el más apto para cumplir la tarea asignada.

El Estado Mayor General de la Fuerza Aérea mantendrá permanente contacto con el Comando Conjunto de Transporte, para satisfacer el sostén logístico y las necesidades administrativas que demande este último y que son de su competencia²¹.

El Comando de Transporte Aéreo determinará la organización y el despliegue de sus unidades dependientes, según la misión, situación, ubicación de los teatros de operaciones y zona de interior, entre otros factores que sea necesario considerar²².

Claramente se puede observar la necesidad en el nivel operacional de un sistema de Transporte aéreo Estratégico; un sistema que permita a los conductores realizar un diseño que facilite las operaciones y pueda ser relacionado con los elementos ya sean innovadores o circunstanciales del diseño operacional.

Este sistema tiene ciertos organismos característicos, que hacen al correcto funcionamiento del Sistema de Transporte Aéreo. A continuación detallaremos cada uno de ellos.

Terminal Aérea

La Terminal Aérea es una dependencia de una Brigada o Base Aérea Militar que tiene como tarea desarrollar las actividades terrestres relativas a la recepción, trámite y/o despacho de personal, carga y correspondencia que demanden el transporte aéreo operativo²³.

Este organismo solamente se encuentra en las unidades de emplazamiento habitual, por lo que si el despliegue se debe realizar en un teatro de operaciones donde no exista una unidad con las características antes mencionadas se deberá trasladar un ECTA para cubrir las funciones que no se encuentren en la Base Aérea Militar de Despliegue Operativo (BAMDO)

Elemento de Control de Transporte Aéreo

²¹ *Ibíd.* Pág 57

²² *Ibíd.* Pág 57

²³ *Ibíd.* Pág 55

El ECTA es un equipo operativo-logístico móvil que se destaca circunstancialmente a los aeródromos o pistas ubicadas fuera del asiento normal de las unidades aéreas de transporte, que no poseen el organismo Terminal Aérea²⁴.

Permite por lo tanto la coordinación y asesoramiento del usuario, el apoyo terrestre a los aviones y la extensión del comando y control del operador, conducente a la ejecución y supervisión eficaz de las tareas conjuntas²⁵.

Tiene la capacidad de realizar las tareas que a continuación se detallan cuando en el aeródromo no las hubiera.

- 1º) Control de movimiento de aeronaves.
- 2º) Comunicaciones (por torres, visuales, etc.).
- 3º) Supervisión de los equipos de carga y descarga.
- 4º) Coordinación de la Evacuación Sanitaria.
- 5º) Estacionamiento de las aeronaves.
- 6º) Determinación de las prioridades de carga y descarga
- 7º) Toda otra que se determine necesaria.

El ECTA, tiene la ventaja de cumplir con las características de una Terminal Aérea, solo que puede realizarse en cualquier aeródromo donde se lo requiera. A los fines del Nivel Operacional es fundamental contar con el sistema de Transporte Aéreo ya que sus elementos facilitarían la carga y descarga como así también llevar el control exacto de las actividades planificadas para el despliegue.

Equipo de Control de Combate

Es un grupo especial equipado, organizado e instruido para asegurar el apoyo terrestre a operaciones aéreas de transporte²⁶.

²⁴ *Ibíd.* Pág 56

²⁵ *Ibíd.* Pág 57

²⁶ *Ibíd.* Pág 56

Pudiendo cumplir tareas en lo relativo a información meteorológica, ayudas a la navegación aérea, reconocimiento del blanco y control de tránsito aéreo en la zona de operaciones (Tareas de Meteorología, Señalamiento de Objetivos, Control del Espacio Aéreo, Comunicaciones)²⁷.

Dicho elemento, será reemplazado por un ECTA cuando las operaciones tiendan a ser permanentes en la zona de operaciones, asimismo trabaja en estrecha relación con el equipo de asalto del Ejército, ya que le provee de seguridad en la zona del objetivo.

Puestos de Operaciones de Transporte Aéreo

Es una dependencia del organismo Operaciones de una Brigada Aérea o Base Aérea Militar que centraliza la coordinación, información y control de las operaciones en desarrollo en las que intervenga su Unidad²⁸.

Si analizamos los elementos del Sistema de Transporte Aéreo, podemos inferir que si el mismo cumple las funciones que fueron anteriormente detalladas, en los momentos que la maniobra operacional lo requiera serán de gran necesidad ya que si el esfuerzo lo requiere, con un sistema aceitado evitarán una pausa operacional, o aumentarán el tiempo, o evitarán llegar a un punto decisivo. En todos los casos un sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar influirá en el tipo de maniobra que se diseñe.

Por otro lado facilitará el despliegue de medios cuando la situación imperante (Conflicto del Atlántico Sur) así lo requiera.

Centro Coordinador de Cargas (CCC)

El CCC es un organismo conjunto del TO o del Comando Conjunto de Transporte (CCT) que centraliza los requerimientos de transporte de las distintas fuerzas y asigna el medio más conveniente para su satisfacción²⁹.

El CCC asignará, cuando así se requiera, al Comando Aéreo de Transporte la misión a llevar a cabo.

²⁷ *Ibíd.* Pág 56

²⁸ *Ibíd.* Pág 57

²⁹ *Ibíd.*

En caso de crisis o guerra se contará asimismo con el material aéreo de transporte de organismos estatales y aquellos movilizados, que por sus características sean afines al cumplimiento de las operaciones aéreas de transporte³¹.

Este sistema se aplica de la misma manera en el nivel operacional, la diferencia reside en que se utilizarán todos los medios aéreos de transporte que estén a disposición del estado. Para ello es de suma importancia tener una ley de movilización que se ajuste a los requerimientos de la guerra actual.

Los Escuadrones se constituirán de acuerdo con la tarea a cumplir y el material de dotación, que en base a su peso máximo de despegue se clasifica en³²:

1º) Material pesado: más de treinta toneladas de peso máximo de despegue.

2º) Material mediano: entre quince y treinta toneladas de peso máximo de despegue.

3º) Material liviano: hasta quince toneladas de peso máximo de despegue.

Con respecto a este último punto, es necesario tener en claro, que en este momento las Fuerzas Armadas no tienen los medios de transporte necesarios para realizar un adecuado despliegue.

En el caso de las Empresas de Transporte Aéreo Comercial que sean movilizadas, podrán ser utilizadas en bloque, manteniendo su orgánica de tiempo de paz y dependiendo en forma directa del Comando de Transporte Aéreo del Comando Conjunto de Transporte³³.

Sistema de Comando y control

Como se ha analizado, el Sistema de Transporte Aéreo Estratégico, es fundamental para el diseño operacional, ya que permite diseñar una maniobra que pueda realizarse con flexibilidad. Donde la velocidad que tiene el medio aéreo facilita el desplazamiento tanto de personal como material.

³¹ *Ibíd.*

³² *Ibíd.*

³³ Fuerza Aérea Argentina. *Reglamento de conducción operacional (RAC 3)*. Bs. As., Reglamento. 2010, Pág. 57.

Un sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar, que tenga medios adecuados tanto en calidad como en cantidad, permitirá a los planificadores del nivel operacional, diseñar una maniobra acorde a los conflictos actuales, donde los despliegues requieren de medios que permitan lograr un alcance global o regional.

Es necesario que el diseño de las Fuerzas Armadas permita a las mismas, un sistema de Transporte Aéreo Estratégico que se nutra de los medios adecuados para cumplimentar las misiones que sean asignadas por el Nivel Operacional.

Fundamentalmente un Sistema de Transporte Aéreo Estratégico permitirá realizar los despliegues y mantener el sostenimiento de las fuerzas que estén empeñadas en combate, sobre todo cuando los medios marítimos y terrestres estén imposibilitados de operar por las condiciones reinantes.

Un Sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar influirá positivamente en la maniobra que se diseñe. Asimismo y con la necesidad de tener una fuerza con la movilidad que le permita desplazar los medios personal y material, se podrán enfrentar los desafíos que el enemigo imponga.

No podemos dejar de nombrar la importancia de tener un sistema de Transporte moderno e informatizado, que permita lograr el control permanente sobre los efectos que se deseen trasladar.

El planeamiento logístico moderno debe apuntar a estar totalmente digitalizado, con una base de datos actualizada y con capacidad de proporcionar al conductor militar el status de la fuerza en tiempo real. La logística militar actual es integral, se encuentra en permanente adaptación y transformación, requiriendo la tecnología acorde, y manejo de conceptos de gestión de la cadena de suministros³⁴.

El manual de logística de CTTO hace referencia a tres Principios Operativos³⁵:

La Integración se refiere a que las diversas actividades estén subordinadas a planes

³⁴ Zarza, Leonardo; “Logística del Componente Ejército del Teatro de Operaciones”; ESG, Bs. As; 2013. P.9

³⁵ *Ibíd.*

y programas coherentes;

La Coordinación intenta regular con precisión, dirección y oportunidad de cada acción; y finalmente

La Oportunidad demanda tener presente el tiempo que significa movilizar cada elemento para entregarlo en tiempo y lugar precisos.

Luego concreta la idea de que los tres conceptos se pueden controlar desde un centro conjunto que permita el seguimiento de todos los movimientos.

Claramente el cumplimiento de los principios no hace más que facilitar el empleo del medio aéreo en el diseño operacional. Estos principios se deben aplicar de manera centralizada a fin de lograr eficiencia en el empleo de los medios y así apoyar al cumplimiento del Estado Final Operacional.

En base a lo analizado en este capítulo, podemos inferir que el Transporte Aéreo Estratégico Militar, es una herramienta de gran valor para el Nivel Operacional, ya que facilita no solo el diseño, sino también la maniobra operacional.

Un Sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar con la organización correcta, facilitará el despliegue, asignación de prioridades y control de los movimientos realizados.

Por último, como dice Javier Tortajada, la necesidad de este tipo de operaciones, de desplazar las fuerzas a grandes distancias en plazos de tiempo generalmente limitados, unida a la escasez de medios de Transporte Aéreo Estratégicos Militares que presentan los ejércitos, obligan a un detallado estudio de las implicaciones del Transporte Aéreo Estratégico Militar al objeto de optimizar el empleo de los limitados recursos de transporte con que se cuenta y posibilitar el establecimiento de una adecuada estructura de mando y control que permita resolver con agilidad los problemas de interferencia que se puedan producir entre los diferentes niveles.

Es por ello que todo sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar con un adecuado sistema de mando y control, permitirá al Nivel Operacional realizar el diseño

de la Maniobra operacional y realizar un correcto control de la gestión de las operaciones realizadas.

CAPÍTULO II

TRANSPORTE AÉREO ESTRATÉGICO EN MALVINAS

Conceptos generales

El 2 de abril los argentinos desembarcaron mil hombres que, bajo el mando del Contralmirante Carlos Büsser, y conquistaron fácilmente Puerto Stanley. Al día siguiente tomaron Georgia del Sur, para mayor éxito de la Operación Rosario³⁶.

A partir de ese momento, el gobierno Inglés lanzó la Operación Corporate; la parte naval le tocó al almirante John “Sandy” Woodward y la terrestre al general Jeremy Moore³⁷.

En ese momento la situación cambió 360 grados, ya que de los supuestos que se habían utilizado para la planificación de la “Operación Rosario”, el principal era que el gobierno inglés no vendría a recuperar las islas.

La operación fue planificada, para luego de la recuperación, comenzar las negociaciones con los británicos. No para entrar en combate posterior a la reconquista de las islas.

Este conflicto, probablemente, ha sido el único en la historia en el que ambos contrincantes tuvieron que combatir en los límites de sus capacidades de proyección del poder militar.

Las Islas Malvinas se encuentran a unos 700 kilómetros de la Argentina continental y unos 6500 kilómetros de la Isla Ascensión, y aunque los dos países disponían en aquel momento de fuerzas relativamente modernas, se encontraron con un grave problema para realizar su despliegue y no pudieron emplear la capacidad aérea disponible en toda su dimensión³⁸.

³⁶ Pierre Razoux. *La guerra de Malvinas*. Bs. As., Dossier. 2002, Pág. 16.

³⁷ *Ibíd.*

³⁸ Femia, Christian. *Transporte Aéreo Estratégico para la República Argentina*. Bs. As., ESGA. 2004, Pág. 5.

El Puente Aéreo entre la Isla Ascensión y la Fuerza de Tareas británica implicó la utilización de todos los medios disponibles para mantener los abastecimientos.

Al concluir las hostilidades los C-130 y los VC-10 de la Royal Air Force habían volado 17000 horas, y los aviones Hércules efectuando misiones de abastecimiento desde el aire a los buques situados en la zona de operaciones³⁹.

Esa situación, implicó que los Mandos argentinos tuvieran que comenzar a planificar la defensa de Malvinas. Para dicha planificación, se debió realizar el despliegue personal y material por medio de la vía marítima y aérea.

Puente Aéreo

A partir del 12 de abril del año 1982, el gobierno inglés decreto una zona de exclusión de 200 millas náuticas alrededor de las islas Malvinas, por lo que la única forma de sostener logísticamente las islas era burlando el bloqueo inglés por medio de los aviones de transporte asignados al conflicto.

Cabe aclarar que el Buque Carcarañá de la empresa ELMA, fue el único que pudo burlar el bloqueo inglés, estimándose su hundimiento el 24 de mayo por medio de los aviones ingleses.

Durante el Conflicto de Malvinas se desarrollaron diversos documentos aunque todavía se carecían de los elementos del diseño operacional en materia de doctrina. Asimismo, la materia estrategia operacional no se encontraba en los cursos de formación de los Oficiales de Estado Mayor.

En ese marco, las tres Fuerzas Armadas argentinas y la Aviación Civil planificaron y efectuaron distintas operaciones y/o acciones coordinadas, participando dos o más fuerzas contra un enemigo real en un mismo teatro de operaciones⁴⁰.

“De ellas, podemos resaltar las Operaciones “Azul”, “Operativo Rosario”, “Invencible”, las planificaciones para las Operaciones “Buzón” (ataque sobre la cabeza de playa y centro logístico británico

³⁹ Femia, Christian. Op., cit, pág. 6

⁴⁰ Florencia Musante Grau, Alejandro Amendolara y Ulises Ortiz. “El estudio del conflicto del atlántico sur desde el nivel operacional” Bs. As. Revista Visión Conjunta. 2012, Pág. 5.

en San Carlos), “Relámpago” (para el reaprovisionamiento logístico de las Islas), “Buitre” (versión similar a la “Buzón”), la Defensa Aérea Malvinas, acciones en Darwin/Pradera de Ganso, distintas Operaciones Aéreas, de Información e Inteligencia y de Guerra Electrónica, acciones del Escuadrón Fénix (operaciones de distracción aéreas), Tumbledown y Agrupación Azopardo (integración entre componentes de distintas fuerzas para la defensa conjunta), Operaciones de Logística Conjunta como así las prácticas conjuntas aéreas con destructores, entre otras⁴¹.”

Aunque en dicho momento se carecía de los elementos del Diseño para planificar en el Nivel Operacional, claramente podemos vislumbrar algunas operaciones que requirieron de un nivel de planificación superior al táctico.

A partir del 6 de abril del 1982, se creó el Comando Aéreo de Transporte que tuvo la tarea de mantener el puente aéreo entre el continente y las islas. Gracias a dicho comando, se pudo evitar el bloqueo británico, cumplimentando el abastecimiento tanto de personal como de material, logrando de esa manera cubrir las necesidades logísticas.

Dicho Comando, como explicita el Informe Final de la Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades del conflicto del Atlántico Sur, era considerado como un Comando Estratégico Operacional, el cual cumpliría las veces de un comando de Nivel Operacional.

Debe también tenerse en cuenta que no se trataba solamente de los efectivos y cargas a ser transportados a las islas Malvinas, ya que dentro del continente se realizaba también un esfuerzo aún mayor⁴².

Había que desplegar unidades enteras desde sus asientos habituales a sus lugares de despliegue.

En la guerra moderna los estrategas de la logística son tan importantes como los estrategas de las operaciones bélicas. Las batallas se ganan

⁴¹ Florencia Musante Grau, Alejandro Amendolara y Ulises Ortiz. Op., cit, pág. 6

⁴² Moro, Rubén. “La guerra inaudita” Bs. As. 1997, Pág. 82.

*con el valor, el fuego y el movimiento de los que combaten, y con el esfuerzo logístico que los sustenta; sin este, no hay batalla. Los ingleses lo sabían; aplicaron al esfuerzo logístico una relación 50 a 1 con respecto al esfuerzo argentino*⁴³.

De acuerdo al Teatro de Operaciones en el cual tuvo que desarrollar sus operaciones el Comando Aéreo de Transporte, claramente quedó evidenciado que Puerto Argentino era el único punto de ingreso de los abastecimientos a la isla, salvo 2 operaciones de lanzamiento de carga, una el 19 de mayo sobre la Base Aérea Militar Cóndor y otra el día 20 del mismo mes sobre Bahía Fox.

Durante las operaciones se voló un total de 12.454 horas, correspondiendo 2.782 horas a las Unidades de Combate, 7.719 horas a las de Transporte y 1.953 horas a otras Civiles y Militares de Apoyo⁴⁴.

A fin de dimensionar el esfuerzo realizado, podemos ver que los dos primeros días a partir de la recuperación de las islas, se volaron 259 hs. y se trasladaron 1761 pasajeros y 272 toneladas de carga⁴⁵.

El 7 de abril en la zona del Interior y en el Teatro de operaciones sur se habían volado 540 hs., trasladado 3122 pasajeros y 600 toneladas de carga⁴⁶.

Para el 9 de abril, se habían volado 1080 hs., transportando 5780 pasajeros y 1140 toneladas de carga.

La tarea realizada por el Comando de Transporte Aéreo, facilitó el reaprovisionamiento y despliegue del personal y material a las islas.

Podemos observar que a pesar de los escasos medios aéreos de transporte, el Comando Aéreo de Transporte cumplimentó el mayor esfuerzo para cubrir las tareas de sostenimiento logístico a las islas. Dicha carga se puede ver en las horas voladas por la aviación de transporte para lograr el abastecimiento.

⁴³ *Ibíd.* Pág. 82

⁴⁴ PÁGINA OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA, Conflicto - Las cifras [En línea]. Dirección URL: <http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/las_cifras.html> [Consulta: 10 de setiembre de 2016, 12:20hs].

⁴⁵ Cano, Alfredo. “*Malvinas 1982*” Bs. As. 2011, Pág. 52.

⁴⁶ *Ibíd.*

Dicho esfuerzo fue llevado a cabo principalmente por los escuadrones C-130 Hércules y Fokker FK-28 pertenecientes a la Fuerza Aérea.

La aviación de Transporte trasladó durante el Conflicto NUEVE MIL (9.000) toneladas de carga militar, donde el 51% fue destinado al EA, el 45% a la FAA y el 4% a la ARA. En ese período también se llevaron NUEVE MIL OCHOCIENTOS (9.800) pasajeros sobre la misma ruta, siendo el 84% del EA, el 11 % de la FAA y el 5% de la ARA⁴⁷.

En los primeros días de abril los medios del Ejército Argentino (EA) fueron trasladados del continente a las Islas por la Fuerza Aérea Argentina (FAA) y por la Armada Argentina (ARA), pero luego de la declaración de la Zona de Exclusión por parte del Reino Unido y ante la amenaza de sus submarinos, la ARA decidió replegar sus buques logísticos a las costas argentinas.

En el período en que se efectivizó el bloqueo aeronaval inglés, se completaron hacia las Islas TREINTA Y TRES (33) vuelos con aterrizajes y lanzamiento aéreo, correspondiendo el 62% para el EA, el 30% para la FAA y 8% para la ARA⁴⁸.

A partir de ese momento, la FAA debió absorber la responsabilidad logística conjunta. El Comando Aéreo de Transporte (CAT) realizó el traslado de personal y material de Buenos Aires a Comodoro Rivadavia.

Asimismo, posteriormente implementó el Puente Aéreo para llevar los insumos hasta las Islas Malvinas con medios de la Fuerza Aérea Sur (FAS).

De acuerdo a lo analizado anteriormente, podemos inferir que gracias al Comando Aéreo de Transporte se pudo llevar a cabo el sostenimiento logístico hasta la finalización del conflicto.

Si analizamos desde el punto de vista operacional, se podrá visualizar que el Comando Aéreo de Transporte, cumplimento misiones determinadas por el Estado Mayor Conjunto, lo que evidencia un nivel de planificación superior al táctico, que haría las

⁴⁷ PÁGINA OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA, Conflicto - Las cifras [En línea]. Dirección URL: <http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/las_cifras.html> [Consulta: 10 de setiembre de 2016, 12:20hs].

⁴⁸ *Ibíd.*

veces de nivel operacional.

Por último cabe destacar la movilización evidenciada con la participación de las empresas aerocomerciales del Estado, representadas por Aerolíneas Argentinas y Austral con 2 aviones Boeing 737 y un BAC de cada empresa respectivamente.

Principios de la Guerra aplicados en Malvinas.

La concepción y ejecución de operaciones militares eficaces son influidas o guiadas por un grupo de preceptos amplios, conocidos como principios de la guerra. Ellos son una destilación de la experiencia y una simplificación de ideas complejas y a veces contradictorias. Cada país enfatiza su quehacer militar en función de determinados principios, significados y propósitos, en lo que también el ámbito particular de cada fuerza armada juega su rol⁴⁹.

Son parte conceptual de la propia doctrina y aplicables en todos los niveles de la guerra. En particular, en el Nivel Operacional permiten validar los modos de acción seleccionados para la campaña⁵⁰.

La naturaleza de la guerra en la que el Comandante Operacional/Comandante del Teatro de Operaciones se está embarcando, establecerá qué principios deberán ser priorizados en el momento del diseño⁵¹.

Es por lo expresado anteriormente que los principios de la guerra no pueden quedar desvinculados de los Elementos del Diseño Operacional.

Si analizamos el Conflicto del Atlántico Sur, podremos ver la aplicación de algunos principios que tienen estrecha relación con la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar.

Hay tres principios⁵² que se aplicaron y detallaremos a continuación:

CONCENTRACIÓN: Si bien el Comandante del Teatro de Operaciones

⁴⁹ Alejandro KENNY, Omar LOCATELLI y Leonardo ZARZA. Op., cit, pág. 33

⁵⁰ *Ibíd.*

⁵¹ *Ibíd.* Pág. 34

⁵² *Ibíd.* Pág. 38

del Atlántico Sur identificó que una oportunidad favorable se presentaría en el momento crítico en que el oponente se encontrara aferrado en el desembarco anfibio, no adoptó las previsiones necesarias para su temprana detección y para contar con fuerzas potentes con adecuada movilidad para concentrarlas durante las operaciones de desembarco, y así lograr la aplicación concentrada de la fuerza en el principal Punto Decisivo de la Campaña británica. Es también cierto que la aplicación de este principio se vio limitada en tiempo, debido a la reducida autonomía en el Área de Operaciones de las aeronaves propias.

De haber contado con un sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar que hubiera permitido la movilidad para concentrar las fuerzas en el momento oportuno durante el desembarco de las fuerzas británicas y así lograr la aplicación concentrada de la fuerza en el principal punto decisivo de la campaña enemiga.

MANIOBRA: Respecto de la fuerza naval de superficie propia, la capacidad de maniobra se vio seriamente restringida por la presencia en el Teatro de Operaciones de unidades submarinas de propulsión nuclear. Esta situación limitó el aprovisionamiento logístico mediante transportes navales, las operaciones de portaviones para ampliar el radio de acción de las aeronaves, las que debieron recurrir al reaprovisionamiento en vuelo para aumentar la autonomía y así disminuir el efecto negativo de este principio.

Este principio debió ser aplicado por la restricción de las fuerzas navales para proyectar su fuerza debido a la presencia de los submarinos nucleares en la zona de exclusión. Las aeronaves de combate, gracias a los C-130 Hércules con capacidad de reabastecimiento pudieron proyectar su poder de combate. Esta capacidad dentro del Sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar es un factor multiplicador, ya que permite proyectar el poder de fuego de las aeronaves de combate.

SOSTENIMIENTO: El plan consideró el problema logístico con demasiada ligereza, tratándose de un problema extremadamente complejo en particular para la Agrupación Ejército. No se dimensionó

el esfuerzo logístico necesario para el sostenimiento continuado hasta obtener los objetivos, sobre el que pesó también el anunciado bloqueo naval del oponente que demoró varios días, hasta que se consolidó con el hundimiento del crucero A.R.A. “General Belgrano”.

Por último, este principio, tiene relación directa con la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar, ya que el despliegue y el sostenimiento de las fuerzas debió ser realizado por vía aérea, debido a la zona de exclusión impuesta por el gobierno británico. Esta capacidad permitió hasta el último día del conflicto no solo abastecer la isla sino también evacuar heridos.

Finalmente, podemos decir que gracias al sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar, y debido a la imposibilidad de las fuerzas navales argentinas de proyectar su poder de combate por la existencia de los submarinos nucleares británicos, se pudo realizar el sostenimiento logístico de las islas hasta el 14 de junio.

La ventaja del Sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar, radica en que las tareas que se realizan durante la Paz son las mismas que se realizan en la guerra. El medio aéreo, fue un factor clave que pese a la falta de planificación, para los eventos posteriores a la recuperación de las islas, ya que se pudo evitar el bloqueo Naval gracias a la capacidad del Sistema de Transporte Aéreo Militar.

Como corolario, se vislumbra que la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar, tiene estrecha relación con el diseño y la maniobra operacional, pese a no haber existido diseño alguno durante dicho conflicto, si se puede ver el empleo de esta capacidad en la maniobra.

CONCLUSIONES

Como expresa el Reglamento de Conducción Operacional de la Fuerza Aérea Argentina,

El transporte aéreo militar constituye un medio ágil, que facilita la conducción de las fuerzas en todo tipo de operaciones, con un elevado grado de flexibilidad; su campo de acción es amplio y no puede circunscribirse a un determinado teatro de operaciones o ámbito geográfico; mediante el empleo del transporte aéreo es posible colocar en el lugar y en la oportunidad deseados el esfuerzo requerido por las operaciones⁵³.

El Transporte Aéreo Estratégico Militar tiene la capacidad de alertar, movilizar y transportar fuerzas, desplegarlas y realizar operaciones proyectando el poder de combate de las fuerzas.

Con la información extraída de la investigación, se ha podido constatar que durante el Conflicto de Atlántico Sur, la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar fue explotada en todo su potencial. Se realizaron operaciones de abastecimiento aéreo tanto por lanzamiento como por aterrizaje, reabastecimiento de combustible en vuelo, asalto aéreo, evacuación sanitaria y traslado aéreo, transporte de tropas.

Es por ello que en el Nivel Operacional se debe utilizar esta capacidad tanto para el diseño como para la planificación de la maniobra operacional. La aplicación de esta capacidad, permitirá el logro de los puntos decisivos y completar las líneas de operación cuando el Comandante del Teatro así lo requiera.

Por otro lado, y como se expresó en la investigación, hay ciertos Principios de la Guerra que tienen estrecha relación con la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar.

En el Conflicto del Atlántico Sur, se aplicaron los Principios de la Guerra de Concentración, Maniobra y Sostenimiento. Se pudo observar que la no aplicación de los

⁵³ Fuerza Aérea Argentina. Op., cit, pág. 53

principios conlleva riesgos que pueden conducir al fracaso.

No podemos dejar de mencionar que el Nivel Operacional es el nexo entre la Estrategia Militar y las operaciones tácticas, por lo que se lo considera que por sus características poco predecibles se da mayor preponderancia al uso del arte que a la aplicación de conceptos científicos. Esto implica que a veces la línea divisoria entre dichos niveles sea difusa.

Un sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar, que tenga medios adecuados tanto en calidad como en cantidad, permitirá a los planificadores del nivel operacional, diseñar y planificar una maniobra acorde a los conflictos actuales, donde los despliegues requieren de medios que permitan lograr un alcance global o regional.

Es necesario que el diseño de las Fuerzas Armadas permita a las mismas, un sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar que se nutra de los medios adecuados para cumplimentar las misiones que sean asignadas por el Nivel Operacional.

Fundamentalmente un Sistema de Transporte Aéreo Estratégico permitirá realizar los despliegues y mantener el sostenimiento de las fuerzas que estén empeñadas en combate, sobre todo cuando los medios marítimos y terrestres estén imposibilitados de operar por las condiciones reinantes.

Es por ello que esta capacidad tiene estrecha relación con los elementos del Diseño Operacional, y la vinculación entre ambos es de gran importancia ya que permite al Comandante del teatro contar con una herramienta que facilite la planificación.

Con referencia a las ventajas que posee la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar, quedo evidenciado que en los conflictos actuales aportan un aumento de la movilidad y flexibilidad a las fuerzas.

El Sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar posee la ventaja que las tareas que se cumplen en la Paz son las mismas que se realizan en la Guerra. Es por lo expuesto que no se puede dejar de mencionar que si este sistema no tiene los medios adecuados pierde confiabilidad.

Un Sistema de Transporte Aéreo Estratégico Militar influirá positivamente en la maniobra que se diseñe. Asimismo y con la necesidad de tener una fuerza con la

movilidad que le permita desplazar los medios personal y material, se podrán enfrentar los desafíos que el enemigo imponga.

El Transporte Aéreo Estratégico Militar, debe cumplir con la estructura necesaria para cubrir los requerimientos del Nivel Operacional. En dicho nivel se necesita de un sistema con la capacidad de proyectar las fuerzas, que tenga el sistema de comando y control que permita un control centralizado como así también las unidades para ejecutar las misiones.

Finalmente podemos concluir que la capacidad de Transporte Aéreo Estratégico Militar influye positivamente tanto en el Diseño como en la planificación del Nivel Operacional.

Es una herramienta que permite proyectar las fuerzas a grandes distancias en plazos de tiempo generalmente cortos, dotando de la movilidad y flexibilidad necesaria que se necesitan en los conflictos actuales, donde la velocidad con que se suscitan las operaciones es vertiginoso.

Bibliografía

Leyes y decretos:

República Argentina. “*Ley 23.554 – Defensa Nacional*”. Argentina. 1988.

República Argentina. “*Ley 24.948 – Reestructuración de las Fuerzas Armadas*”. Argentina. 1998.

República Argentina. “*Decreto 1691/2006 – Directiva sobre Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas*”. Argentina. 2006.

Manuales y reglamentos:

EMC. “*PC 00-02 – Diccionario para la Acción Militar Conjunta*”. Argentina. 2012.

EMC. “*PC 20-01 – Planeamiento para la Acción Militar Conjunta – Nivel Operacional*”. Argentina. 2015.

EMC. “*PC 20-06 – Operaciones de Mantenimiento de Paz*”. Argentina. 2000.

Libros:

KENNY, Alejandro; LOCATELLI, Omar y ZARZA, Leonardo. “*Arte y Diseño Operacional: Una Forma de Pensar Opciones Militares*”. CABA. Editorial Visión Conjunta. 2015.

GONZÁLEZ, Pablo. “*Transporte y Logística Internacional. Gran Canaria.* ”. Universidad de las palmas. 2013.

PELLEGRINI, Juan. “*Poder Aéreo y Defensa. CABA.* ”. Centro Aeronáutico de estudios Estratégicos. 1997.

RATTENBACH, Benjamín. “*Informe Rattenbach - El drama de Malvinas - IV Parte: Evaluación y análisis crítico*”. Buenos Aires. Ediciones Espartaco. 1988.

PALAZZI, Rubén Oscar. “*Puente Aéreo a Malvinas*”. Bs. As. Resga. 1983.

CANO, Alfredo. “*Malvinas 1982*” Bs. As. Resga. 2011.

MORO, Rubén. “*La guerra inaudita*”. Bs. As. Resga. 1997

Revistas:

GOMEZ, Ángel. “*Transporte estratégico en la OTAN: opciones de futuro*”. Madrid. Boletín de Información. 2009.

PERKINS, John. “Un problema de fuste con solución condicionada”. CABA. Resga. 2000.

POPPELMAN, Jurgen. “*Transporte aéreo estratégico y táctico*”. Bonn. Tecnología Militar. 2008.

TORTAJADA, Francisco Javier. “*La proyección de fuerzas: el transporte estratégico.*” Madrid. Boletín de Información. 1999.

WIELICKI, Rodyl. “*El transporte aéreo militar.*” CABA. Resga. 2011.

Internet:

CRONICA. La Geopolítica del Transporte Aéreo [En línea]. Dirección URL:<<http://www.cronica.com.rid=7>> [Consulta: 10 de junio de 2016, 19:00hs].

PÁGINA OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA, Conflicto - Las cifras [En línea]. Dirección URL: <http://www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/las_cifras.html> [Consulta: 10 de setiembre de 2016, 12:20hs].

Otros:

BENITO, Arturo. “*Desarrollo Sostenible del Transporte Aéreo*”. Universidad Politécnica de Madrid. Madrid. 23 Marzo 2006.

GONZÁLEZ, Mauro. “*El Sistema de Transporte en la Argentina*”. Centro Estratégico para el Crecimiento y Desarrollo Argentino. Buenos Aires. 2012.

ORTIZ, Javier. “*Transporte Aéreo*”. Colombia. Universidad Nacional Abierta y a Distancia. 2014.

RAZOUX, Pierre. *“La guerra de Malvinas”*. Bs. As., Dossier. 2002.

FEMIA, Christian. *“Transporte Aéreo Estratégico para la República Argentina”*. Bs. As., Esga.2004.

SAVOIA, Esteban. *“Transporte Militar Conjunto”*, Bs. As., ESGC, 2014