



A LA GUERRA EN “CAMIÓN”

PRIMERA ESCUADRILLA DE SOSTÉN LOGÍSTICO MÓVIL EN MALVINAS



Suboficial Principal Aeronáutico Retirado Lorenzo Darío Borri

En la Aviación Naval a los integrantes de las Escuadrillas de Transporte se los conocía afectuosamente como los “Camioneros” por las tareas de toda índole que desempeñaban y la diversidad de elementos que transportaban.



*Foto álbum fotográfico del Almirante Zar (Museo de la Aviación Naval Argentina)
Capitán de fragata José C. Gregores y teniente de fragata Marcos A. Zar
arribados a San Fernando luego del raid.*

Prólogo

El primer antecedente de un vuelo de transporte en la Aviación Naval sucedió el 19 de diciembre de 1919 cuando en entonces TN Marcos Zar trasladó al jefe del Servicio Aeronáutico de la Armada desde Puerto Belgrano hasta San Fernando.

Desde entonces y con distintas denominaciones se realizaron vuelos trasladando personal y medios en apoyo de operaciones navales o fomento de la actividad aeronáutica en la Patagonia y en la Antártida Argentina.

No contaba con aeronaves diseñadas como aviones de transporte militar; durante los años 20 esas tareas las desempeñaron aviones de patrulla o bombarderos. En la década del 30 se incorporan los primeros aviones de pasajeros/transporte, aunque aún no se agrupaban en una escuadrilla de transporte.

En 1937 se incorporan 3 aviones Curtiss CT-32 “Cóndor”, bimotores de transporte, los cuales dieron una gran impulso al Sostén Logístico Móvil Aeronaval por sus capacidades y posibilidades de empleo. Estos aviones a partir de 1939 iniciaron los primeros vuelos de Sostén Logístico Móvil Aeronaval en forma experimental con rutas semi permanentes. Complementados en ocasiones por bombarderos Glenn Martin 139W en 1943 dan comienzo a las Líneas Aeronavales con cabecera en Buenos Aires y destino final Ushuaia.

A partir de 1947 la Aviación Naval incorpora sus primeros cuatrimotores de transporte, los Douglas C-54, con los cuales operando inicialmente desde Morón (Buenos Aires) incrementa sustancialmente su capacidad de transporte. Inclusive para el 13 de diciembre con uno de ellos se efectuó el primer sobrevuelo del Círculo Polar Antártico. Por varias décadas, los Douglas C-54 inicialmente de la 1° Escuadrilla de Transporte y a partir de 1965 con la 1° Escuadrilla Aeronaval

de Sostén Logístico Móvil cubrieron cabalmente todos los requerimientos de transporte pesado de la Armada. A comienzos de la década del setenta, solamente restaban en línea de vuelo dos Douglas C-54, los cuales requerían un urgente reemplazo.



Escudo de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil.

Luego de analizar distintas alternativas, se tomó la decisión de adquirir tres Lockheed L-188 Electra pertenecientes a la compañía McCulloch Airlines, al tiempo que se firmó un contrato con la Lockheed Aircraft Services Company para la conversión de estos al modelo combi (carga/pasajeros) L-188PF. Esto requería una importante modificación estructural, la instalación de un portalón de carga retráctil de 3,60 x 2,07 metros por detrás de las alas, además del refuerzo del piso de la cabina de pasajeros, con lo cual el Electra quedaba transformado en un carguero.

El Electra 5-T-1 el primero en ser convertido al standard L-188PF, es entregado a la 1° Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil al mando del CC Manuel Freites en 1974.

A partir de 1975 los Electra entraron en plena actividad: vuelos de apoyo logístico durante los despliegues operativos de las escuadrillas de ataque y exploración, transporte de efectivos y vuelos glaciológicos. La escuadrilla también tenía asignada la tarea de cumplir servicios regulares

entre las bases aeronavales, el cual tenía gran incidencia en el desarrollo de las distintas unidades de la Armada en la zona Sur.

Guerra

En 1982 asume el comando de la 1° Escuadrilla de Sostén Logístico Móvil el CC Luis Conrado Lúpori. La unidad disponía por entonces de los tres Electra en condiciones operativas.

El primer vuelo de la unidad relacionado al desembarco del 2 de abril tuvo lugar el 14 de marzo cuando en un vuelo especial trasladó de Ezeiza a Ushuaia al Grupo "ALFA", 14 comandos anfibios al mando del TN Astiz que debía ser trasladado a Puerto Leight en las islas Georgias para establecer una base militar permanente.

A partir del 27 de marzo incrementaron significativamente sus vuelos de traslado de tropas y equipos desde Comandante Espora hacia las bases de la zona austral en preparación del que sería el "Operativo Rosario".

En la madrugada del lunes 29 de marzo de 1982 es aprontada una tripulación de urgencia, buscando a cada tripulante a sus respectivos domicilios para realizar un supuesto vuelo de traslado de carga desde Ushuaia a Buenos Aires que, a retirada del viernes 26 de marzo, no estaba programado por el Departamento Operaciones.

Esta tripulación estaba integrada por el siguiente personal:

CC	Luis Lúpori – Comandante de la Escuadrilla y Comandante del Avión.
TN	Daniel Bulló – Comandante del Avión - Copiloto
SSAE	Salvador Tapia – Ingeniero de Vuelo.
SSAE	Orlando Barletta – Ayudante de Ingeniero de Vuelo.
SSAE	Jorge Di Iorio – Ayudante de Ingeniero de Vuelo.
CIAE	Juan Carlos Molina – Tercer Mecánico de Vuelo.
CIAE	Cesar Anta – Tercer Mecánico de Vuelo.
CSAE	Adolfo Luraghi – Tercer Mecánico de Vuelo.
CSCM	Juan Almirón – Comisario de Abordo.

Se destacan en el avión 5-T-1 "ANTÁRTIDA ARGENTINA" configurado como carguero hacia la Base Aeronaval Rio Grande.

Esta tripulación sin saberlo comenzaba a participar de la Operación Rosario.

Aterrizados ese mismo día en Río Grande se les informa de la situación y se ordena que la tripulación descanse, para comenzar bien temprano el día siguiente.

El 30 de marzo realiza un vuelo de patrulla mar adentro a máxima autonomía, para plotear en un mapa todos los buques identificados visualmente, que se encontraban navegando o pescando adyacentes a las Islas Malvinas, con la ayuda precaria del Radar Meteorológico Primus 90, con una cierta capacidad para búsqueda de superficie, sin poseer equipo de contramedidas electrónicas (CME) y contando con un buen equipo de navegación VLF Omega que le asegura la derrota, inicia con la misión encomendada.



Photo by Alan Broomhead w:en>User:Abroomhe
[https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Endurance_\(1967\)#/media/File:EndurancePic.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Endurance_(1967)#/media/File:EndurancePic.jpg)

Otra misión encomendada era observar al Patrullero Polar de la Marina Real HMS Endurance.

Este buque fácilmente identificable por tener el casco de color rojo brillante, como es común para los buques polares para mejorar la visibilidad, había atracado en Puerto Stanley el mismo 30 de marzo, luego de regresar de las islas Georgias del Sur, que había sido destacado por las autoridades británicas el 21 de marzo, para llevar a un Destacamento de Royal Marines para el desalojo del personal argentino y regresar a Stanley.

El avión destacado a Rio Grande tenía la misión de controlar al HMS "Endurance" en su navegación en caso de zarpar nuevamente, camuflado en su librea de avión de línea comercial, el dato de la zarpada del Endurance de Puerto Stanley debía informarlo personal de LADE, que en ese tiempo realizaba vuelos desde 1972 dos veces por semana a las Islas, de acuerdo con la declaración conjunta con el Reino Unido de 1971.

- "Era de vital importancia confirmar que el Endurance que tenía un pequeño destacamento de 13 Royal Marines a bordo, mas 22 Royal Marines de la NP 8001 que se embarcaron para trasladarlos a las Islas Georgias del Sur para desalojar a los civiles argentinos, zarpara nuevamente con más dotación de Royal Marines a bordo, dejando en las Islas Malvinas la dotación inglesa desmantelada y sin reemplazo, favoreciendo así, el comienzo del operativo."

"Como a posterior en 1983 el Informe Franks (informe gubernamental inglés sobre las decisiones tomadas por el gobierno del Reino Unido en el período previo a la invasión de las Islas Malvinas en 1982), reconoció que esa baja de efectivos de Royal Marines en las Islas Malvinas pudo haber servido para poner en duda el compromiso británico con las Islas y su defensa, por haber fomentado la invasión argentina que condujo a la Guerra de las Malvinas".

(Relato del SMAE VGM (RE) Salvador Tapia)

Luego de 6 horas de vuelo se aterriza en Rio Grande, para pasar el informes a las altas autoridades de la Armada Argentina.

El día 31 de marzo nuevamente se realiza otro vuelo de 5.6 horas con la misma misión.

De regreso de mar adentro hacia Río Grande, sobrevuela a la Flota de Mar que el 28 de marzo había zarpado de Puerto Belgrano con rumbo al sur y que a las 12:57 horas cortó las comunicaciones con el continente y puso rumbo hacia las islas Malvinas.

El día 1° de abril se realizan dos vuelos, uno de 4.7 horas y el otro de 3.1 horas con la misma misión y con la Flota de Mar Argentina en plena navegación hacia las Islas Malvinas.

Ese mismo día despegamos de Ezeiza hacia Río Grande, con escala en la Base Aeronaval Comandante Espora, el avión 5-T-3 "RÍO GRANDE" en versión sanitaria, con el kit de 30 camillas instalados por el personal civil del Arsenal Aeronaval N°3, que en un hecho sin precedentes trabajaron durante todo el día 31 de marzo y toda la madrugada del 1° para dejarlo listo antes de que llegara la tripulación designada.

Arribados a Espora, el comandante del avión recibe de las autoridades del Comando de la Aviación Naval las directivas del Operativo Rosario y despegamos hacia Río Grande trasladando personal y repuestos de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración.

Esta tripulación estaba integrada por el siguiente personal:

- TN Alberto Capelli – Comandante del Avión.
- TN Alejandro Cagliolo – Copiloto
- TC Ricardo Pérez - Observador
- SSAE Juan Gribaudo – Ingeniero de Vuelo.
- SSAE Eberto Pereyra – Ayudante de Ingeniero de Vuelo.
- SSAE Ricardo Pereyra – Tripulante General.
- CPAE Rodolfo Ferruz – Ayudante de Ingeniero de Vuelo.
- CIAE Severo Alfonso – Comisario de Abordo.
- CIAE Abel Gallicci – Tercer Mecánico de Vuelo.
- CIAE Enrique Rossi – Tercer Mecánico de Vuelo.

El 2 de abril el Electra 5-T-1 al mando de los TN Cagliolo y Capelli y la misma Tripulación, realizó el primer cruce desde Río Grande con aterrizaje en Puerto Argentino, transportando 86 efectivos.

Dentro del dispositivo operativo adoptado por la Armada luego de la recuperación de las islas la escuadrilla pasa a integrar el Grupo de Tareas 80.4 al mando del Capitán de Navío Jorge Vildoza, conformando la Unidad de Tareas 80.4.1 de Sostén Logístico Móvil con tareas asignadas de carga general y de personal, vuelos de exploración, búsqueda y rescate.

Tripulaciones

Personal superior.

CC Luis Conrado Lúpori, comandante de la escuadrilla.

Comandante de avión

CC Guillermo Lucas, segundo comandante.

Comandante de avión

TN Alejandro Cagliolo, jefe de personal.

Piloto

TN Alejandro Capelli, jefe de operaciones.

Comandante de avión

TN Daniel Bullo, jefe de logística.

Comandante de avión

TN Jorge Bohm, ayudante jefe de operaciones.	Comandante de avión
TF Ricardo Pérez, ayudante jefe de logística.	Observador

Personal superior que prestaba servicios en otros destinos convocados como adscriptos.

CF Héctor Campoamor, jefe de logística del COAN.	Copiloto
CC Marcelo Bóveda, cursante de la ESGN.	Comandante de avión
CC Raúl Favreud, jefe del curso Aviación, ESMA.	Piloto

Personal subalterno

SPAE Gerardo Chauqui, encargado de personal.	3° mecánico de vuelo
SPAE Luis Denicolay, inspector de mantenimiento.	3° mecánico de vuelo

SIAE Juan Acosta, encargado team estructura.	Ayte. Ing. De vuelo
SIAE Ricardo Canale, encargado dpto. operaciones.	Ingeniero de vuelo
SIAE Pedro Chocobar, encargado team hidráulica.	Ayte. Ing. De vuelo

SSAE Juan Gribaudo, encargado team motores.	Ingeniero de vuelo
SSAE Juan Tejada, team hidráulica.	3° mecánico de vuelo
SSAE Carlos Bacci, dpto. operaciones.	Ingeniero de vuelo
SSAE Salvador Tapia, encargado de línea de vuelo.	Ingeniero de vuelo
SSAE César Davrieux, línea de vuelo.	Ingeniero de vuelo
SSAE Juan Correa, team motores.	3° mecánico de vuelo
SSAE Francisco Rodríguez, team motores.	Ingeniero de vuelo
SSAE Ricardo Pereyra, encargado team aviónica.	Tripulante de cabina
SSAE Mario Savid, team estructuras.	Ingeniero de vuelo
SSAE Edgardo Franco, dpto. operaciones.	Tripulante de cabina
SSAE Eduardo Gabaldón, cargo herramientas.	3° mecánico de vuelo
SSAE Manuel Varela, team motores.	Ayte. Ing. De vuelo
SSAE Julio López, team electricidad.	Ingeniero de vuelo
SSAE Orlando Barletta, team electricidad.	Ayte. Ing. De vuelo
SSAE Lino Lezcano, team hidráulica.	Tripulante de cabina
SSAE Casimiro Herrera, team estructuras.	3° mecánico de vuelo
SSAE Angel Martínez, team motores.	3° mecánico de vuelo
SSAE Eberto Pereyra, team electricidad.	Ayte. Ing. De vuelo
SSAE Oscar Eguias, team electricidad.	Observador
SSAE Rogelio Rodríguez, team motores.	3° mecánico de vuelo
SSAE José Aguilar, team aviónica.	Observador
SSAE Jorge Di Iorio, team motores.	Ayte. Ing. De vuelo
SSAE Hugo Breden, team estructuras.	Tripulante de cabina
SSAE Augusto Maidana, team motores.	3° mecánico de vuelo
SSAE Juan Nicolás Romero, team electricidad.	3° mecánico de vuelo
SSAE Daniel Sosa, team electricidad.	3° mecánico de vuelo
SSAE Jorge Meza, camarero.	Comisario de abordó
CPAE José Dotto, team motores.	3° mecánico de vuelo

CPAE Luis Rodríguez, team motores.	3° mecánico de vuelo
CPAE Rodolfo Ferruz, team motores.	Ayte. Ing. De vuelo
CPAE Jorge Morales, team estructura	3° mecánico de vuelo
CPSV Ramón Martínez, camarero.	Comisario de abordó
CISV Rubén Alfonso, camarero.	Comisario de abordó
CIAE Daniel Ares, team motores.	3° mecánico de vuelo
CIAE Luis Aguilar, team motores.	3° mecánico de vuelo
CIAE Abel Gallici, team pista.	3° mecánico de vuelo
CIAE Horacio Herrera, team estructura.	3° mecánico de vuelo
CIAE Mario López, team electricidad.	3° mecánico de vuelo
CIAE Juan Carlos Molina, team hidráulica.	Tripulante de cabina
CIAE César Anta, team estructuras.	3° mecánico de vuelo
CIAE Jorge Messina, team hidráulica.	3° mecánico de vuelo
CIAE Ramón Almada, team hidráulica.	3° mecánico de vuelo
CIAE Juan Acosta, team estructuras.	3° mecánico de vuelo
CIAE Juan Giambelucca, team electricidad.	3° mecánico de vuelo
CIAE Mario Martínez, team electricidad.	3° mecánico de vuelo
CIAE Rubén Martínez, team estructuras.	3° mecánico de vuelo
CIAE Alfredo Migliaccio, team motores.	3° mecánico de vuelo
CIAE Enrique Rossi, team electricidad.	3° mecánico de vuelo
CSAE Víctor Díez Gómez, team hidráulica.	Tripulante de cabina
CSAE Carlos García, team electricidad.	Tripulante de cabina
CSAE Omar Monforte, team hidráulica.	Tripulante de cabina
CSAE Carlos Lizarazu, team electricidad.	Tripulante de cabina
CSAE Adolfo Luraghi, team hidráulica.	Tripulante de cabina
CSAE Hugo Scelzi, team aviónica.	Tripulante de cabina
CSSV Juan Almirón, camarero.	Comisario de abordó
CSAE Juan Copertino, team estructuras.	3° mecánico de vuelo
CSSV Luis Rivera, camarero.	Comisario de abordó
CSAE Miguel Ticle, team pista.	Tripulante de cabina
CSAE Humberto Falcone, team pista.	Tripulante de cabina
CC62 Raúl Weigel, team pista.	Observador
CC62 Ricardo Leuzzi, team pista.	Observador
CC62 Gustavo Belizo, team pista.	Observador

[Personal subalterno que prestaba servicios en otros destinos convocados como adscriptos.](#)

SIAE Dionisio Arias, curso de ascenso SI a SP, ESAN.	Ingeniero de vuelo
SSAE Roque Ibáñez, Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque.	Observador
SSAE Hugo Agnes, Base Aeronaval Río Grande.	Observador
CPAE Salvador Massari, Escuela de Mecánica de la Armada.	3° mecánico de vuelo
CPAE Hugo Segovia, Arsenal Aeronaval N° 1.	Observador
CIEN, Alberto Vega, Base Aeronaval Ezeiza.	Observador/enfermero en traslados sanitarios.

Cuando comenzó la guerra la escuadrilla se trasladó a pleno, con sus tres aviones L-188 "Electra" y todo el personal, quedando solo los furrieles y algunos cabos aeronáuticos para guardia de hangar e instalaciones en Ezeiza, estos cabos se rotaban cada semana, volviendo a incorporarse a sus compañeros en Tierra del Fuego, lo que permitió mantener el espíritu de cuerpo y sentido de pertenencia a la unidad.

Los traslados de estos Cabos se hacían en los aviones propios dado que aun estando en guerra, nunca se suspendieron las Líneas Aeronavales, en este caso la "Línea Alfa" que iba a de Ezeiza a Espora los lunes y viernes, lo que implicaba el traslado la noche anterior del avión destacado desde Rio Grande a Ezeiza para colocar los asientos, volar en la mañana la línea Ezeiza – Cte. Espora – Ezeiza y al finalizar la misma volver a quitar los asientos y volar de nuevo a Rio Grande.

Vuelos de transporte

Una vez recuperadas las islas y al dar la Fuerza Aérea Argentina prioridad de transporte a los elementos propios y del Ejército Argentino la Aviación Naval con sus escuadrillas de sostén logístico móvil asumió la tarea de proveer el apoyo de transporte de los elementos de la Armada hacia y desde las islas.



02-04-1982

5-T-1 aterrizando en Puerto Argentino.

Foto: vía Adolfo Luraghi

A partir del bloqueo los enormes Electra adoptaron un nuevo perfil de vuelo a gran altura hasta una posición prefijada al oeste de Gran Malvina y desde allí comenzando a volar sobre el mar entre los 15 y 30 metros de altura, en vuelo nocturno, con el apoyo de un Beechcraft B-200 retransmisor de comunicaciones. La orden de continuar hacia Puerto Argentino o regresar a Rio

Grande se daba con palabras clave en los diálogos que mantenían los operadores de Puerto Argentino y la torre de control de Rio Grande.

Las condiciones meteorológicas obligaban a volar por instrumentos, entre lloviznas, bruma o niebla baja, sin radio ayudas y con solo el radio altímetro como guía.

La aproximación a la pista se hacía desde el mar, aterrizando en la cabecera este.

En caso de ser atacados y sufrir daños las tripulaciones carecían de toda posibilidad de abandonar el avión y sobrevivir, se intentó usar traje anti-exposición y chaleco de supervivencia en los vuelos, descartándolos porque impedían los movimientos en cabina, volando entonces solo con overol y campera de vuelo.

El día 2 abril tras recuperar las Islas Malvinas, en Rio Grande, se intercambian las tripulaciones, ante el aviso de trasladar de inmediato a los heridos en combate, CCIM Pedro Giachino, ya fallecido y los heridos el TF Diego Garcia Quiroga y el CSEN Ernesto Urbina que serían trasladados de las Islas Malvinas a Rio Grande por el avión Fokker F28 de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil.

De modo que el avión 5-T-1 "ANTÁRTIDA ARGENTINA" configurado como carguero con personal del BIM N°5 con el TN Alberto Capelli, como Comandante del avión y la misma tripulación, decola para trasladarse a las Islas Malvinas, aterrizando aproximadamente a las 12:59 horas, convirtiéndose en el primer avión L188 – Electra en posarse en el archipiélago.

Fueron recibidos por el CF Alberto Olcese, ex comandante de la escuadrilla y por el SIAE Dionisio Arias, ingeniero de vuelo del L-188, ambos habían participado del desembarco y tomada la isla, constituyeron la Estación Aeronaval Malvinas.



Fecha: 02-04-1982

Despegue del aeropuerto de Puerto Argentino.

Álbum fotográfico de la EA51, Museo de la Aviación Naval Argentina.

Debido a la gran cantidad de aviones de la Fuerza Aérea Argentina que habían arribados con anterioridad y se encontraban estacionados en la plataforma de Aeropuerto Militar de Malvinas, una vez aterrizado el avión 5-T-1 "ANTÁRTIDA ARGENTINA" la torre le indica que continúe a la cabecera opuesta y realice el desembarco de la Tropa y realizar la descarga.

Como se debía dar prioridad al Fokker F-28 de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil, para el traslado del CC Giachino y los dos heridos a la Base Aeronaval Río Grande, se debió hacer una serie de maniobras de todos los aviones estacionados en la plataforma y despejar la cabecera ocupada por el L-188 Electra. El F-28 pudo despegar, quedando el 5-T-1 encerrado por el resto de los aviones a la espera de que se despeje la plataforma, decolando muchas horas después, alrededor de las 17 horas.

Mientras tanto el avión 5-T-3 "RÍO GRANDE" configurado como versión sanitario, con el CC Luis Lúpori – como Comandante del Avión y CC Guillermo Lucas como copiloto y la misma tripulación, una vez arribado el Fokker F-28 5-T-20 a Río Grande, previa rendición de honores, decola trasladando al CC Giachino y los dos heridos a la Base Aeronaval Comandante Espora, , luego se dirigió a la Base Aeronaval Ezeiza, para carga de repuestos de los tres L-188, pernoctando en la citada Base.

Arriba a Río Grande el avión 5-T-2 "USHUAIA" con el resto de las tripulaciones y todo el personal de Mantenimiento de la Escuadrilla.

El día 3 de abril el avión 5-T-3 "RÍO GRANDE" con el CC Luis Lúpori como comandante del avión y la misma tripulación, decola de Ezeiza con destino a la Base Aeronaval Almirante Zar, para completar carga y dirigirse a Río Grande, arribado se baja la misma y se embarca Tropa y pertrechos y decola hacia las Islas Malvinas.



Avión 5-T-3, Base Aeronaval Río Grande

A partir del arribo del tercer L-188 a Rio Grande la Escuadrilla comienza el cruce aéreo desde el continente a las Islas Malvinas, realizando 27 vuelos de cruce efectivo en el mes de abril, trasladando personal, armamento, pertrechos, tambores de combustibles y víveres.

Luego de establecido el bloqueo inglés, realizó un cruce efectivo y cuatro debieron ser abortados por amenaza enemiga. En todas las ocasiones los vuelos se realizaron en horas nocturnas.

Luego del 1° de mayo los vuelos se realizaban en total silencio radiotelefónico

Al contar con navegadores VLF/Omega se obtenía precisa situación del vuelo.

La falta de Medidas de Apoyo Electrónico (MAE) obligaba a que el vuelo se efectuará dentro la zona de exclusión en forma rasante 15 a 30 metros de radio altímetro y con un avión B-200 de apoyo de Comunicaciones.

El 3 de mayo el 5-T-1 (CC Lúpori y TN Cagliolo) intentan llegar a las islas, abortando el vuelo antes de llegar. El 4 de mayo el mismo avión y tripulación intentan un nuevo vuelo, también abortado.

El 11 de mayo el 5-T-1 (CC Bóveda y CC Lucas) inician un nuevo cruce debiendo abortarlo a mitad del vuelo.

Luego del desembarco de 21 de mayo en el estrecho de San Carlos los Electra no volvieron a las islas hasta el 29 de mayo.



**Electra carreteando en la Base Aeronaval Rio Grande durante el puente aéreo a Malvinas.
Foto: Álbum fotográfico EA51, Museo de la Aviación Naval Argentina**

El 26 de mayo en horas de la noche se intenta otro cruce a Puerto Argentino con el 5-T-3 (CC Lúpori y TN Cagliolo) con el apoyo del Beechcraft B-200 4-G-44 como retransmisor. Luego de una hora y media de vuelo y ya casi sobre Gran Malvina se le ordena regresar por la presencia de dos fragatas enemigas que bombardeaban en cercanías del aeropuerto.

El 29 de mayo en horas de la tarde despegó de Río Grande el 5-T-2 con el 4-G-44 como avión de apoyo. Aterrizó en Puerto Argentino a las 18 horas descargando 7 toneladas de suministros en 20 minutos bajo fuego enemigo, despegando de nuevo a las 18:20 horas. Este fue el último vuelo de Electra que pudo aterrizar en Puerto Argentino.

Esta tripulación estaba integrada por el siguiente personal:

CC Luis Lúpori – Comandante de la Escuadrilla y Comandante del Avión.
TN Alejandro Cagliolo – Copiloto
SIAE Pedro Chocobar – Ayudante de Ingeniero de Vuelo.
SSAE Francisco Rodríguez – Ingeniero de Vuelo.
CPAE Rodolfo Ferruz - Ayudante de Ingeniero de Vuelo.
CSAE Humberto Falcone – Tripulante de Cabina
CSCM Juan Almirón – Comisario de Abordo.

La operación de carga y descarga en la Estación Aeronaval Malvinas exigía rapidez para minimizar la permanencia de los aviones en tierra y así disminuir la probabilidad de recibir un ataque aéreo o de superficie. Para facilitar las maniobras de descarga se utilizaba un tobogán construido en el Arsenal Aeronaval N°3 (ARV3). La maniobra se realizaba con los motores en marcha, evitando así la posibilidad de una falla en la puesta en marcha, pero aumentando el riesgo por la proximidad de las hélices.



Aeropuerto de Puerto Argentino
L-188 descargando vituallas con los toboganes contruidos por el ARV3
Foto: Álbum fotográfico EA51, Museo de la Aviación Naval Argentina

La decisión de retirar los Electra de los vuelos logísticos a las islas se dio por varios motivos. Al no poder parar los motores las hélices giraban muy cerca de la puerta de carga y al ser un avión

de grandes dimensiones y gran peso podía ser detectado con facilidad por los radares del enemigo.

Vuelos de exploración

El Lockheed L-188 "Electra" posee un radar meteorológico con limitada capacidad para búsqueda de superficie, no posee equipos de contramedidas electrónicas (ECM), si bien contaba con un navegador VLF-Omega. Esto sumado a sus performances convertía a los Electra en presa fácil de las naves de superficie inglesas.

Solamente llegó a equiparse al 5-T-1 con un equipo de ECM. tarea efectuada por el Arsenal Aeronaval n°3. Esta unidad también diseñó y construyó un kit para adaptar al Electra al rol de evacuación sanitaria, además de un tobogán especial que permitía una rápida descarga.

Ante las dificultades que presentaban los dos aviones exploradores Neptune, los Electra asumieron las tareas de exploración a larga distancia entre el 4 y el 13 de mayo mientras que los S-2 Tracker operaban en distancias medias.

El vuelo de mayor duración de este tipo tuvo lugar el 7 de mayo cuando se le asignó al 5-T-1 la búsqueda del destructor HMS Exeter que se dirigía hacia las Islas Malvinas desde el Océano Pacífico.



Buque polar ARA "Bahía Paraíso" durante la búsqueda de los naufragos del Crucero ARA "General Belgrano"
Fotografía tomada desde el 5-T-1 durante la búsqueda de naufragos.
Foto: Álbum fotográfico EA51, Museo de la Aviación Naval Argentina

Despegó de Rio Grande a las 13:50 hs al mando del CC Marcelo Bóveda y TN Alejandro Cagliolo. Luego de ascender hasta los 3.100 metros puso rumbo hacia el sudoeste de la Isla de los Estados. A las 14:55 hs su radar meteorológico detectó a 23 millas 5 barcos que navegaban en formación de "V" con rumbo 270°, sin poder acercarse para obtener confirmación visual por la posible presencia de armas antiaéreas Bóveda los identificó como posibles destructores, -vuelos

posteriores de otras aeronaves identificaron luego a las naves como pesqueros de altura -, el 5-T-1 aterrizó en Ushuaia a las 18:30 hs luego de 5 horas y 20 minutos de vuelo.

El 10 de mayo se realizó un nuevo vuelo de exploración de 4 horas de duración, partiendo desde Ushuaia, durante el cual avistaron un buque mercante.

El 11 de mayo el 5-T-3 cumplió el último vuelo de exploración al este y sudeste de la Isla de los Estados operando desde Ushuaia, CF Campoamor y TN Favreud piloto y copiloto respectivamente.

Vuelos de búsqueda y rescate

Entre el 3 y el 9 de mayo intervinieron en la búsqueda de los naufragos del crucero ARA "General Belgrano" y posterior transporte de estos hacia la Base Aeronaval Comandante Espora (Bahía Blanca).



Balsa del Crucero ARA "General Belgrano" en el Atlántico Sur
Fotografía tomada desde el 5-T-1 durante la búsqueda de naufragos.
Foto: Álbum fotográfico EA51, Museo de la Aviación Naval Argentina

El 3 de mayo el Neptune 2-P-111 localizó las primeras balsas, siendo relevado por el 5-T-1 (CC Lúpori-TN Cagliolo) y el Fokker F-28 5-T-21 (CF Malnati – CC Gómez). El 5-T-1 tomó contacto con las balsas a las 15:45 hs, interrumpiendo el contacto por falta de luz diurna a las 17:20 hs. Aterrizó en Rio Grande a las 19:05 hs.

El 4 de mayo despegó el mismo avión y tripulación a las 07:20 hs con la misión de continuar la búsqueda de las balsas, localizando 15. Relevado por el 5-T-21 que operaba desde Ushuaia aterrizó en Rio Grande a las 13:30 hs volviendo a despegar a las 14:59 hs, aterrizando en Ushuaia a las 18:45 hs.

Desde la primera hora del 5 de mayo se inició el puente aéreo entre Ushuaia – Río Grande – Comandante Espora con el 5-T-3 (TN Capelli y Bullo) junto a 2 Fokker F-28 navales, 1 Boeing 707 y dos F-28 de la Fuerza Aérea Argentina y aviones de Aerolíneas Argentinas trasladando a los náufragos hacia Puerto Belgrano.

Durante la mañana el 5-T-1 no pudo realizar vuelos en el área de búsqueda por mala meteorología reiniciándose la búsqueda en horas de la tarde.

El 6 de mayo este mismo avión y tripulación reinició la búsqueda, la que finalizó con resultados negativos, continuando los días 7 y 8.

El 5-T-1 permaneció en Ushuaia afectado a la búsqueda mientras el 5-T-2 trasladaba a los náufragos rescatados.

El 9 de mayo el 5-T-1 realiza el último vuelo de búsqueda mientras que el 5-T-2 vuela desde Río Grande hasta Ushuaia y Comandante Espora trasladando náufragos.

- “Recuerdo que estábamos en el hangar de la Base Aeronaval Ushuaia preparando el avión para trasladarnos a la Base Aeronaval Río Grande y de repente se apersonó el CC Marcelo Bóveda, Comandante del Avión y nos dijo: Señores a partir de este momento, nos olvidamos, donde dormimos, cuando dormimos, donde comemos y que comemos, han torpedeado al Crucero General Belgrano y lo hundieron y hay que salir a buscar a los náufragos inmediatamente.

En ese instante nos quedamos todos shockeados, se hizo un silencio total, nadie dijo nada en ese momento, como todos los que habrían recibido tal noticia, luego el CC Bóveda dio media vuelta y se retiró. Después al rato cada uno de los tripulantes que estaban conmigo empezábamos a recordar con tristeza a nuestros camadas y amigos que estaban en el Belgrano sin saber nada de ellos”

(Relato del SMAE VGM (RE) Jorge Messina)

Vuelos en el continente

Aunque poco conocidos, pero de gran importancia fueron los vuelos de traslado de los misiles AM-39 Exocet que por razones de seguridad se encontraban depositados en la Base Aeronaval Comandante Espora. Solamente cuando se ordenaba una misión de ataque con los Super Etendard, los misiles dentro de contenedores presurizados eran trasladados hacia la Base Aeronaval Río Grande. Algunos de estos vuelos fueron realizados por los Electra.

Conclusiones

La escuadrilla empleó 90 horas en vuelos de búsqueda anti-superficie, transportó 10.628 pasajeros y 10145 toneladas de carga, realizó 28 horas de vuelos de búsqueda y rescate. Completó 405 vuelos con un total de 1.355 horas afectadas exclusivamente a la campaña por las Islas Malvinas volando aviones cuatrimotores de gran tamaño, escasa velocidad y ninguna capacidad de autodefensa. El esfuerzo realizado quedó evidenciado por las 4.889,60 horas voladas durante el año, la cifra anual más alta lograda por la unidad en su historial.

Operó en forma ininterrumpidas desde el 27 de Marzo al 15 de junio de 1982, en las siguientes

misiones ordenadas:

Evaluación sistema / técnica / táctica.

Transporte de Personal y / o carga. (Entre Bases en el Continente)

Transporte de Personal y / o carga (Entre el Continente y las Islas Malvinas)

Transporte periódico de los misiles AM-39 Exocet entre la Base Aeronaval Comandante Espora y la Base Aeronaval Hermes Quijada para su mantenimiento.

Búsqueda y rescate de los Náufragos del Crucero General Belgrano.

Evacuación Sanitaria en Malvinas.

Evacuación Sanitaria en el Continente.

Búsqueda, Patrullado y / o Reconocimiento Anti-superficie.

Búsqueda del crucero HMS "Exeter".

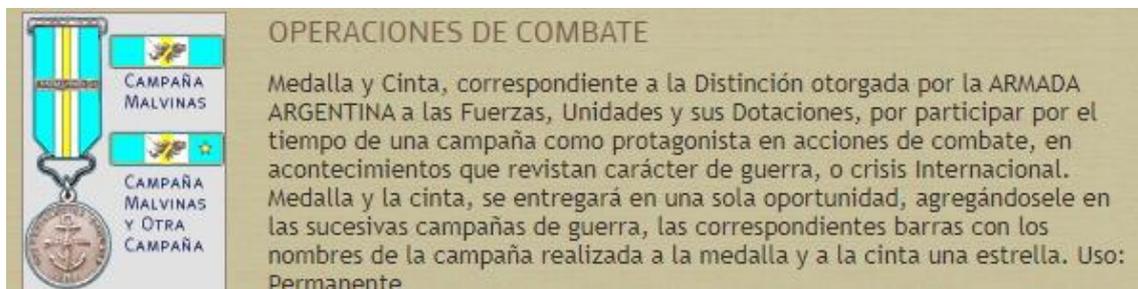
Efectuó cruces a las Islas Malvinas burlando el bloqueo inglés, después de haber impuesto éstos la zona de exclusión.

Efectuó el repliegue del Personal y Material desde las Islas Malvinas al Continente.

Efectuó el repliegue del Personal y Material a sus bases de asiento desde el continente.

Efectuó el repliegue de prisioneros de guerra.

La Primera Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil recibió la condecoración "OPERACIONES DE COMBATE".



<http://www.ara.mil.ar/malv/malv/condecoraciones.html>

Una mención especial a todos los Integrantes sin distinción de jerarquías de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil, con aviones de 30 años de antigüedad que comenzó a volar con la Operación Rosario y lo continuó haciendo después del fin de las acciones, continuamente replegando prisioneros, personal y carga de todas las unidades de la Armada Argentina hasta el 30 de junio, logró mantener su tres aviones en servicio durante todo el conflicto y no sufrió bajas, ni daños de material.

Una vez retornado el personal y aeronaves a su Base de origen, sin que medie ningún tipo de intervalo, ni licenciamientos, las mismas Tripulaciones y personal de mantenimiento, establecían nuevamente todas las Líneas de Transportes Aeronavales regulares para traslado del Personal Militar y sus familias con todas las Bases Aeronavales del Sur.

Luego de la Guerra de Malvinas la EA51 continuó operando desde la Base Aeronaval Ezeiza en su rol de transporte hasta 1991 en que fue puesta en condición de alistamiento V (reserva) cediendo sus aviones y personal a la Escuadrilla Aeronaval de Exploración en la Base Aeronaval Almirante Zar (Trelew).



Como recuerdo de la gesta junto a otros recuerdos de su historia, en la oficina del comandante había una bandera inglesa enmarcada, la bandera fue encontrada arriada en el mástil del cuartel de Marines, por un Cabo Principal que inspeccionaba el cuartel junto a otros efectivos, este Cabo la tomó y se la entregó al Suboficial Primero Aeronáutico Dionisio Arias, perteneciente a la escuadrilla, que integraba junto a otros Suboficiales y Cabos, la pequeña dotación de la Estación Aeronaval Malvinas, a cargo del Capitán de Corbeta Alberto Ángel Olcese; y fue colocada dentro del pequeño hangar asignado a esa agrupación, permaneciendo en ese lugar hasta que el Suboficial Arias se la entregara al Ingeniero de vuelo del avión 5-T-1, Suboficial Primero Aeronáutico Ricardo Canale, quien la entregó al comandante de la EA51, Capitán de Corbeta Luis Conrado Lúpori.

En el año 1992, 10 años después del conflicto, el Capitán Olcese, siendo Capitán de Navío y Comandante de la Fuerza Aeronaval N°3 ordena el traslado de la bandera al nuevo asentamiento de la Fuerza en la Base Aeronaval Almirante Zar (Trelew).

Esta bandera se encuentra actualmente en custodia del Museo de la Aviación Naval Argentina.

Aclaraciones

- 1. EN TODOS LOS CASOS EN QUE SE HACE MENCIÓN DEL PILOTO Y COPILOTO NO HA SIDO POSIBLE OBTENER LA LISTA DE TRIPULANTES DE CADA VUELO.**
- 2. LOS NOMBRES QUE FIGURAN EN EL PRESENTE ARTÍCULO HAN SIDO EXTRAÍDOS DE LAS FUENTES MENCIONADAS MÁS ABAJO, SIENDO CUALQUIER ERROR U OMISIÓN TOTALMENTE INVOLUNTARIA.**

Abreviaturas

BIM: BATALLÓN DE INFANTERÍA DE MARINA
COAN: COMANDO DE LA AVIACIÓN NAVAL
ESAN: ESCUELA DE AVIACIÓN NAVAL
ESGN: ESCUELA DE GUERRA NAVAL
ESMA: ESCUELA DE MECÁNICA DE LA ARMADA

Jerarquías

CN: CAPITÁN DE NAVÍO

CF: CAPITÁN DE FRAGATA

CC: CAPITAN DE CORBETA

TN: TENIENTE DE NAVÍO

TF: TENIENTE DE FRAGATA

TNIM: TENIENTE DE NAVÍO INFANTERÍA DE MARINA

SMAE: SUBOFICIAL MAYOR AERONÁUTICO

SPA: SUBOFICIAL PRINCIPAL AERONÁUTICO

SIAE: SUBOFICIAL PRIMERO AERONÁUTICO

SSAE: SUBOFICIAL SEGUNDO AERONÁUTICO

CPAE: CABO PRINCIPAL AERONÁUTICO

CPSV: CABO PRINCIPAL SERVICIOS

CIAE: CABO SEGUNDO AERONÁUTICO

CIE: CABO PRIMERO ENFERMERO

CISV: CABO PRIMERO SERVICIOS

CSAE: CABO SEGUNDO AERONÁUTICO

CSSV: CABO SEGUNDO SERVICIOS

FUENTES CONSULTADAS

CPAE RE VGM ADOLFO JORGE LURAGHI

SMAE RE VGM SALVADOR TAPIA

HISTORIA DE LA AVIACIÓN NAVAL – TOMO III

JAMÁS SERÁN OLVIDADOS 2DA EDICIÓN – CLAUDIO MEUNIER - 2016

MUSEO DE LA AVIACIÓN NAVAL ARGENTINA

MACH 1 – CIRCULO INFORMATIVO PROFESIONAL DE LA AVIACIÓN NAVAL ARGENTINA N° 18, 41 y 44.

SERIE AERONAVAL N° 21 LOCKHEED L-188 ELECTRA - JORGE FÉLIX NÚÑEZ PADIN / ABRIL 2006

INFORME RATTENBACH - II PARTE - ANTECEDENTES DEL CONFLICTO - CAPÍTULO IV - LA DECISIÓN ESTRATÉGICA MILITAR - EL INCIDENTE DE LAS ISLAS GEORGAS DEL SUR.