

1927

Ensayo del primer avión de transporte.

Se realiza el 15 de mayo, en El Palomar con el monomotor Junkers JU F13L N°1. Incorporación del JU F13L N°2, en septiembre, ambos con motor JU L5 de 235 hp., destinados a la Dirección General de Aeronáutica.

1933

Primer vuelo del Ae T.1.

Se efectúa el 18 de mayo. Es el primer desarrollo argentino de una aeronave de transporte, de estructura básica metálica, diseñada y construida por la Dirección General de Aerotécnica (FMA).

Escuadrilla Sol de Mayo.

Despega de El Palomar el 3 de octubre, para participar de la visita presidencial al Brasil, integrada, entre otras aeronaves, por un AeT.1, avión comando trasladando al Director General de Aeronáutica y comitiva, y un escalón transporte constituido por un JU K43 N° 102. Arriba a Río de Janeiro el 6 de octubre.

1934

Sección Experimental de Transporte Aéreo (SETA).

El Decreto N° 34.776 (BM 2888) del 18 de enero autoriza a la Fábrica Militar de Aviones a establecerla, para experimentar el uso civil del material producido, ejercer el contralor del funcionamiento de las Líneas Aéreas Experimentales de Transporte (LET), e instalar una línea de transporte aéreo entre Córdoba y Buenos Aires.

Inauguración de los servicios aéreos Buenos Aires-Córdoba.

Se inician el 8 de febrero, para pasajeros, correo y carga menor. Participan los Ae T.1 N° 2 y 3 cubriendo la ruta y un tercero como acompañante volando un corto trecho. Aterrizan en la FMA.

1937

Primer bimotor de transporte.

El Decreto N° 103.851 del 19 de abril (BMR 1081) autoriza la adquisición del Lockheed 12B Electra Júnior, para el traslado del Presidente de la Nación, Ministros del Poder Ejecutivo Nacional y altos mandos del Ejército. Arriba a El Palomar el 10

de octubre, con la matrícula 161, asignado al Regimiento Aéreo N° 1.

Evacuación sanitaria.

La realiza el JU K43 N° 103 el 14 de Junio, desde Paso de los Libres a El Palomar.

Primera evacuación sanitaria desde el exterior.

Traslado desde Asunción a El Palomar el 17 de octubre, del científico Emilio Hassler en el JU K43 N° 103.

1938 Adquisición de planeadores JU 52. Por Decreto N° 12.601 (BMR 1450) del 19 de septiembre se aprueba la Orden de Compra N° 591 para la adquisición de cinco planeadores Junkers JU 52, conforme la autorización concedida por Decreto N° 3788/38.

1938

Organización de las unidades aéreas.

El Decreto N° 14.320 (BM 1336) del 8 de octubre aprueba el proyecto de organización de las unidades aéreas –Regimientos–, en la estructura de la aviación militar, dentro de la general del Ministerio de Guerra y del Ejército. Cada unidad tendría asignado un Escalón Transporte a tres Escuadrillas de tres aviones. Para el Grupo de Observación dicho Escalón sería una Escuadrilla de 3 aviones. Se implementa solamente en este último.

Certificado de Vuelo por Instrumentos.

Se instituye por Resolución del 21 de diciembre (BM 3442), como exigencia al personal navegante, previa aprobación de un curso.

1939

Radiofaro y baliza externa.

Se instala en el aeródromo El Palomar, en enero, para las aproximaciones y aterrizajes con visibilidad restringida.

Gira de reconocimiento.

Se inicia con el Lockheed N° 162, el 8 de agosto, a Santa Rosa, Neuquén, Bariloche y Esquel, para determinar estado de pistas y verificar necesidades inmediatas con miras a establecer una línea aérea regular.

Asignación a la Escuadrilla de Transporte.

Por Orden Reservada N° 37 del 16 de septiembre la Dirección de Material Aeronáutico del Ejército transcribe la OR N° 40 del Comando de Aviación de Ejército que destina a la Escuadrilla de Transporte del Grupo N° 1 de Observación los JU 52 N° 164 y N° 165 (Transporte) y el JU 52 N° 166 (Aula).

Iniciación de vuelos experimentales.

Para el transporte pasajeros y correspondencia con aeronaves JU 52, desde El Palomar (PAL) el 5 de diciembre a Santa Rosa (OSA), Neuquen (NEU), San Carlos de Bariloche (BAR), Esquel (ESQ) y regreso.

1940

Escuadrilla de Transporte.

La establece la OD N° 340 del Comando de Aviación del Ejército, dependiente del Grupo N° 1 de Observación, dando estructura orgánica por primera vez al transporte aéreo.

Servicio aéreo.

La Orden del Día N° 345 del 23 de enero (Comando Aviación de Ejército) informa sobre un servicio aéreo desde El Palomar a Mar del Plata (MDP) con dos frecuencias semanales a \$10 el pasaje ida y vuelta. Tiene por finalidad estimular el transporte aéreo.

Línea Aérea al Nord Este (LANE).

Se inicia en forma experimental el 1 de septiembre con escalas en Monte Caseros (MCS), Posadas (POS) y Cataratas del Iguazú (IGU).

Línea Aérea al Sud Oeste (LASO).

Por Decreto N° 67.777/40 del 19 de julio (Boletín Militar 3602), se inicia la operación regular el 4 de septiembre desde El Palomar, con escalas en OSA-NEU-BAR-ESQ y regreso.

1941

Organización de la Agrupación Transporte.

Lo determina la Orden del Día N° 3 del 4 de marzo (Comando de Aviación de Ejército) y le asigna como dotación cinco aviones JU 52 (164, 165, 166, 167 y 168), un JU K43 sanitario, y los Lockheed 12B y 10E como escalón transporte del Comando.

Agrupación Transporte.

La Orden del Día N° 39 del 19 de abril (Comando Aviación de Ejército) amplía los detalles de organización, precisa su dependencia directa del

Comando, establece sus finalidades o funciones generales y asigna el personal.

Reglamentaciones de los Servicios Internos de LANE y LASO.

Se aprueban y ponen en vigencia el 15 de noviembre, con la denominación AERO ARGENTINA-Líneas Aéreas del Estado al Sud-Oeste (LASO) y al Nord-Este (LANE).

1942

Guarnición de la Agrupación Transporte.

Por Resolución del Ministro de Guerra del 10 de marzo (Boletín Militar Reservado 1798), establece la Base Aérea Militar El Palomar, determinando sus funciones.

1943

Desfile aéreo.

Participación de tres JU 52 de la 1ª Escuadrilla de la Agrupación Transporte en el desfile del 9 de julio, conmemorativo de un nuevo aniversario de la Independencia.

1944

Primer vuelo regular de LANE.

Lo realiza el JU 52 N° 167 el 6 de enero desde PAL con destino a Cataratas del Iguazú (IGU). El 167 es reemplazado por el 164 ese mismo día en Colonia Yerúa (Concordia) debido a una falla técnica.

Extensión servicio de LANE.

Lo ampara el Decreto N° 11.099 del 3 de mayo (BMP 171) hasta Asunción del Paraguay (SGAS).

Uso de letras en la matrícula de aviones.

La Orden Reservada N° 28 del 26 de julio, de la Agrupación Transporte (que transcribe la Orden Reservada N° 15 del Comando en Jefe de Aeronáutica, transcrita en la también Orden Reservada N° 58 del Comando de las Fuerzas Aéreas Militares), dispone anteponer a los números de matrícula la letra T mayúscula para los aviones de transporte y la S para los sanitarios.

Distintivo de la Agrupación Transporte.

Es aprobado por la Orden del Día N° 113 del 13 de noviembre, del Comando de las Fuerzas Aéreas Militares.

1945

Lista de Control de Procedimientos (LCP).

La Orden del Día N° 971 del 16 de mayo de la Agrupación Transporte dispone el uso de una lista o planilla a bordo, en lugar inmediato accesible al piloto, que contenga las exigencias técnicas del material

(antes y durante el despegue, durante el vuelo y previo y durante el aterrizaje), además de otros datos. Es el primer antecedente de las LCP o listas de chequeo.

Lanzamientos aéreos conjuntos.

Se efectúan desde dos JU 52 en Campo de Mayo, el 4 de junio, con intervención de la Escuela Militar de Paracaidistas.

Curso Pilotos de Línea.

Por Orden del Día N° 1018 del 20 de julio de la Agrupación Transporte se informa sobre la iniciación del curso con una duración de cinco meses.

Servicio Líneas Aéreas del Estado (LADE) a Mar del Plata.

La Resolución 1145/45 del 27 de noviembre del Secretario de Aeronáutica (Boletín Aeronáutico Público 96) regulariza la existencia del servicio autorizando a LADE para iniciarlo y prestarlo durante el verano, con frecuencia y horarios según necesidades.

1946

Curso de Pilotos de Línea.

La Resolución 908/46 del 29 de mayo (Boletín Aeronáutico Público 153) del Secretaría de Aeronáutica dispone un nuevo curso a partir del 10 de junio, a cargo de la Agrupación Transporte con personal seleccionado por la Dirección General de Aviación Civil, para llenar vacantes de FAMA y otras sociedades mixtas que explotan servicios de cabotaje.

Vuelo regular de FAMA.

Lo efectúa el Douglas DC-3 T-169 a Santiago de Chile despegando de El Palomar el 4 de junio, con tripulación de la Agrupación Transporte.

Vuelo al exterior.

Lo efectúa el DC-3 T-169 el 9 de agosto a Caracas, vía Santiago de Chile, Lima, Guayaquil y Bogotá, trasladando la delegación argentina a la IV Asamblea General del Instituto Panamericano de Historia y Geografía (Resolución 1252/46, del Sec. de Aeronáutica, BAP 178). Regresa por Guayana Holandesa, Guayana Francesa, Brasil y Uruguay.

Campaña Flor de Ceibo.

Denominada también de los Sesenta Días, consiste en el recorrido de todos los aeródromos de la Patagonia. Se inicia el 12 de agosto con el Junkers JU 52 T-155. En una herrería, en Neuquén, hubo que fraguar una varilla de balancín del motor izquierdo. Luego de la reparación se continúa el vuelo desde Neuquén a El Palomar sin novedad.

Operación Misericordia.

Se lleva a cabo desde el 16 de octubre con el Junkers JU 52 T-158, que hace 21 vuelos para el traslado de 178 enfermos de lepra desde Usuahia hasta Corrientes, finalizando la operación el 3 de febrero de 1947.

Primer vuelo de un Vickers Viking.

Lo realiza el T-1 desde El Palomar a Córdoba (Orden del Día N° 1389 del 13 de noviembre de la Agrupación Transporte).

Primera comisión de un Bristol 170.

Es la del T-27 desde El Palomar a Córdoba (Orden del Día N° 1399 del 25 de noviembre, de la Agrupación Transporte).

1947

Ayuda humanitaria.

Por las Resoluciones 557/47 y 562/47, del 24 y 25 de febrero se dispone la comisión a Bolivia de los DC-3 T-18 y T-20, de reciente adquisición, para la evacuación de personal, transporte de víveres y medicinas por las inundaciones en el territorio del Beni.

Servicio Interbase.

La Resolución 740/47 del Secretario de Aeronáutica del 24 de marzo (Boletín Aeronáutico Público 249) autoriza al Comando de la Fuerza Aérea Argentina a realizar los servicios de Correo Aéreo para el transporte de pasajeros y correspondencia entre las Guarniciones Aéreas con dos frecuencias semanales (conocido –al margen de su denominación-, como interbase). Se cumplen en las siguientes rutas y escalas: PAL-RYD-DOZ-CBA y regreso con Vickers Viking; PAL-DIL y regreso con DC-3 y PAL-PAR-RTA-CBA y regreso con DC-3. Con el tiempo las dos últimas se cubren también con Bristol 170 y PAL-DIL-PAL con DH 104 Dove.

Traslado de la Escuela de Aviación Militar.

Se realiza el 7-8 de julio hasta Tucumán con un total de 299 pasajeros. Se crea una Subagrupación Transporte que cuenta con 18 aeronaves del tipo JU 52, DC-3, Vickers Viking y Bristol 170 (incluso uno de estos últimos como taller) y 83 hombres entre tripulantes y personal de mantenimiento.

Apoyo a Gendarmería Nacional.

Comisión del JU 52 T-153 a Formosa a partir del 16 de octubre. El avión es utilizado para reconocimiento del terreno y localización de los aborígenes de la tribu Paligá. Se quita la puerta principal y se instala una ametralladora Colt calibre 7,65 mm.. Efectúa vuelos de reconocimiento siguiendo la línea del ferrocarril Formosa-Embarcación hasta Comandante Fontana y sobre vuela el área hasta el

Fortín Gran Guardia La Soledad, al este de Las Lomitas. Regresa el 23 de octubre.

1er Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Parte el 1 de diciembre desde Morón a Vitoria (Brasil). El T-45 aterriza en Florianópolis para subsanar fallas técnicas. Los tres aviones regresan el 10 de diciembre. El T-45 recorre 20.587 kms. y vuela 68:05 horas.

Campaña de lucha contra la langosta.

Se inicia el 1 de diciembre. En la fase previa se transporta gamahexane en polvo desde El Palomar hasta Monte Caseros en aviones Bristol 170. Desde allí a Posadas en JU 52. La fase aérea de la lucha se lleva a cabo con los JU 52 adaptados con una tolva, construida en los talleres de El Palomar, para espolvoreo con Effusan, tóxico para el ser humano. Los primeros seis aviones afectados a la tarea son el T-153, T-155, T-159, T-161, T-168 y T-169. En etapas posteriores son adaptados los siguientes: T-154, T-156, T-158, T-160, T-164, T-165, T-166 y T-167. Los aviones se destacan en Tartagal, Orán, Presidencia Roque Saenz Peña, Formosa, Posadas y Paso de los Libres.

Creación del Comando de Transporte Aéreo.

El Decreto 38.816 del 11 de diciembre (Boletín Aeronáutico Público 258) aprueba la orgánica del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina y crea –entre los Comandos Superiores-, al Comando de Transporte Aéreo con asiento en El Palomar.

1948

Servicio aéreo a Bariloche.

La Resolución 213/48 del 11 de febrero (Boletín Aeronáutico Público 353) del Secretaría de Aeronáutica dispone que LADE cubra un servicio entre PAL y BAR ida-regreso de tres frecuencias semanales, con escala técnica en OSA, hasta que Aeroposta Argentina se encuentren en condiciones de atender en forma satisfactoria el servicio.

Material aéreo pesado de transporte.

El Decreto 6276 del 10 de marzo (BAR 282) dispone que constituirá la Agrupación Transporte 2 y tendrá como base el aeropuerto Morón y en El Palomar continuará la Agrupación Transporte 1.

Agrupación Transporte Bogotá.

Se crea a partir del 14 de abril y participan 12 aviones, incluidos dos civiles, un Avro Lancastrian (LV-ACU) de FAMA y un avión Curtiss C-46 Comando (LV-AFT), fletado para el transporte de 5 toneladas de medicinas, plasma sanguíneo y víveres. La carga total transportada es de 34.790 kgs. y los aviones despegan de Morón, a partir del 16 de abril a la madrugada. Las aeronaves deben hacer escala en Cali, a fin de

incorporar prácticos para la entrada a Bogotá. Se envía también otro DC-4 a disposición del canciller argentino. Finaliza el 5 de mayo.

II Vuelo Final de Instrucción de la EAM.

Se inicia el 1 de noviembre con tres aviones DC-4 y los Avro Lancastrian T-65 y T-66, con destino a Brasil, Trinidad, Puerto Rico, Bahamas, EEUU y Uruguay. Transporta 172 personas y 8045 kilogramos de carga, regresando el 1 de diciembre.

1949

Creación de la I Brigada Aérea.

Por el Decreto 6433 del 15 de marzo (Boletín Aeronáutico Público 372), integrada por la Base Aérea Militar El Palomar y los Regimientos 1 y 2 de Transporte Aéreo, teniendo como asiento la ya citada Base Aérea.

Ayuda humanitaria.

La transportan tres DC-4 (T-42, T-43 y T-45), a Quito (Ecuador), el 9 de agosto, con motivo de un terremoto (Decreto 18.928, BAP 526), con escalas en Mendoza, Antofagasta, Lima y Guayaquil.

Ayuda humanitaria.

La transportan los DC-4 T-42 y T-46 a Quito el 3 de septiembre

Manual de Operaciones y Pilotaje DC-3/C-47.

Por la Orden del Día N°179 (Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina) del 14 de diciembre, se felicita al personal interviniente en la confección del Manual.

1950

Traslado al Reino Unido del Cruz del Sur.

El Decreto 1213/50 del 24 de enero (Boletín Aeronáutico Público 458) reconoce la necesidad de enviarlo al Reino Unido para completar su equipamiento y adaptación a vuelos polares. El Decreto 5502 del 14 de marzo (BAR 472) amplía hasta el 15 de marzo la comisión ordenada por el Decreto 1213/50.

Primer aterrizaje de un DC-4 de la FAA en Ushuaia.

El 15 de febrero lo efectúa el T-43, con un motor en bandera, trasladando a la dotación de personal con destino al observatorio antártico de las Islas Orcadas del Sur.

1951

Traslado de autoridades.

Al Ministro de RREE, CJFAA y comitiva, en el DC-4 T-47 a Río

de Janeiro el 21 de enero, con motivo del traspaso del mando presidencial en Brasil. El T-47 es reemplazado en Montevideo por el T-46. Regresa el 2 de febrero.

Traslados de personal a EEUU.

Con el DC-4 T-45 a Washington en marzo, la delegación argentina a la IV Reunión de Consulta de la OEA. El 20 de mayo, en el DC-4 T-46 la comitiva y escolta del Regimiento de Granaderos para la inauguración del monumento al General San Martín en Nueva York. En Belem (Estado de Pará, Brasil) aterriza con un motor en bandera. Continúa vuelo el 1 de junio, con escalas en Trinidad, Ciudad Trujillo, Miami, Washington y Nueva York, llegando a destino el 15 de junio.

Primer sobre vuelo antártico de la Fuerza Aérea Argentina - Operativo Enlace.

Lo realiza el Avro Lincoln modificado Cruz del Sur, LV-ZEI, que despegue de Río Gallegos el 19 de diciembre, sobre vuela la base antártica General San Martín, donde efectúa lanzamiento de bultos, continúa el vuelo hasta el paralelo 70°S y regresa al aeródromo de salida totalizando 12:22 horas de vuelo.

1952

Cambio de asiento del Grupo 2 de Transporte.

Por el Decreto 3114 del 15 de febrero (Boletín Aeronáutico Público 715) se lo traslada desde Morón al Aeródromo Militar El Palomar, lo cual modifica también la estructura orgánica de la I Brigada Aérea al integrarse el citado Grupo.

Traslados de personal.

En los DC-3 T-23 y T-52, el 25 de febrero y el 3 de marzo, la delegación deportiva al Campeonato Sudamericano de Remo, realizado en Valdivia (Chile). En el DC-4 T-42, la delegación argentina a Lima, para participar del Campeonato Sudamericano de Natación.

Rutas y horas voladas en servicios Líneas Aéreas del Estado (LADE).

Se mantienen sin variantes desde 1950 las siguientes: Línea A.1 (AER-OSA-UIS-CBA-CAT), 2 frecuencias semanales en DC-3. Se realizan 206 vuelos que insumen 1.679 horas. Línea A.3 (AER-BCA-CBA-LAR), una frecuencia semanal, en Vickers Viking, computa 104 vuelos y 594 horas. Línea BAR (AER-BAR con escala técnica en NEU), semanal, en Vickers Viking o DC-4, totaliza 102 vuelos en 541:05 horas. Los 422 vuelos realizados insumen 2.814:55 horas. En vuelos especiales y contratados, 1.058 horas. El total es de 3.873 horas, 12.827 pasajeros transportados, 3.353 kgs. de carga, 5.133 de aeropaquetes y 1.905 de correo.

1953

Ayuda humanitaria.

La transportan el DC-4 T-42 y el Vickers Viking T-80, el 3 de enero a Valparaíso afectada por un sismo. En febrero lo hace nuevamente el T-42 y el Avro Lancastrian T-66.

Sobre vuelo antártico.

Lo realiza el Cruz del Sur desde Río Gallegos el 11 de febrero hasta las islas Shetland del Sur y regreso llevando a bordo al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina y al Comandante Aéreo de Transporte Interino.

Sobre vuelo y lanzamiento antártico.

Lo realiza el Avro Lincoln Cruz del Sur desde Río Gallegos, el 26 de marzo, hasta la base General San Martín, donde lanza siete bultos con víveres y correspondencia para la dotación que no había podido ser relevada, regresando al aeródromo de salida.

Ayuda humanitaria-Operación Bandeja.

La transportan el Avro Lincoln LV-ZEI y el DC-4 T-45 el 28 de marzo a Turquía por el terremoto ocurrido en ese país, dispuesta por Decreto 5450 del 27 de marzo (Boletín Aeronáutico Público 998). Ambos aviones operan juntos volando hasta Estambul y Ankara transportando víveres, medicinas y otros elementos.

Ayuda humanitaria-Operación Quito.

La autoriza el Decreto 7273 del 23 de abril (Boletín Aeronáutico Público 1005) por las lluvias torrenciales e inundaciones producidas en Ecuador. Se forma un Grupo de Tareas con el Avro Lancastrian T-66 y los Vickers Viking T-76 y T-88, los que operan en un puente aéreo entre Guayaquil y Quito. Los aviones regresan luego de 36 días de operación.

IIIer. Vuelo Final de Aplicación de la Escuela de Aviación Militar.

Parte el 3 de noviembre en los DC-4 T-42 y T-43 hacia países de América del Sur, trasladando 59 cadetes. Regresa el 4 de diciembre. Al T-43 se le cambia un motor en Caracas que traslada el DC-3 T-19.

1954

Operación Guatemala.

De acuerdo con la Resolución Conjunta N° 10 (Boletín Aeronáutico Público 941), del 2 de septiembre, ratificada por el Decreto 19.384 del 15 de noviembre, el DC-4 T-43 y los Vickers Viking T-3, T-10, T-11 y T-76, trasladan desde Guatemala a Buenos Aires a 120 asilados políticos en la Embajada Argentina ante ese país. Al regreso, el Vickers Viking T-11, sobrepasado Malargue, debido a problemas técnicos detiene el motor derecho, y logra alcanzar Villa Reynolds, aterrizando sin inconvenientes.

IVº Vuelo Final de Aplicación de la Escuela de Aviación Militar.

Parte el 5 de noviembre en los Douglas DC-4 T-43 y T-45 con destino a capitales de América del Sur, América Central y EEUU, con regreso el 7 de diciembre.

1955

Grupo de Transporte Aéreo.

Se forma el 17 de septiembre en la Escuela de Aviación Militar por parte del Comando Revolucionario, con los Douglas DC-3 T-23 y T-26 de la I Brigada Aérea más siete aeronaves similares de Aerolíneas Argentinas. El 18 y 19 de septiembre realizan transporte de bombas desde Villa Reynolds a Escuela de Aviación Militar y ejecutan el 19 un puente aéreo Mendoza a Escuela de Aviación Militar trasladando 230 soldados de infantería equipados, en el primer vuelo, totalizando al final 1000 efectivos. Esta última operación es realizada por el T-23, T-26, el Bristol T-33, cinco aeronaves de la empresa Aerolíneas Argentinas, y los C-47 de la Escuela de Tropas Aerotransportada ETA-101 y ETA-102.

Evacuaciones sanitarias.

El DC-3 T-53 a Asunción del Paraguay el 18 de diciembre, con regreso el 20. Se realizan varias desde diversos puntos del país y desde el exterior con aeronaves Douglas DC-3 provistas de pulmotores, debido a la epidemia de parálisis infantil (poliomielitis) extendida al noroeste argentino, abarcando las provincias del Chaco, Formosa, Corrientes y norte de Santa Fe.

1956

Fuerza de Tareas Cruce.

El DC-4 T-45 como avión de apoyo al ferry y los cuatro Vickers Viking matriculados T-90, T-91, T-92 y T-93 salen de Blackbush el 27 de enero y arriban a Ezeiza el 24 de febrero.

Ayuda humanitaria.

Con motivo de la epidemia de poliomielitis, se realizan varios vuelos a Uruguay: el C-47 T-19 el 1 de febrero; los Bristol T-40 y T-35 el 24 y 25 de febrero; el Bristol T-31 el 27 y 28 de febrero y el C-47 T-53 del 19 al 21 de marzo.

Vº Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Parte el 1 de noviembre en tres DC-4 con destino a Chile, Perú, Ecuador, Panamá, EEUU, Cuba, Jamaica, Venezuela y Brasil,

regresando el 2 de diciembre. (Res. 1429/56 del 31 de octubre de 1956, BAP 1321).

1957

Grupo de Tareas Mentor.

Apoyo con los DC-3 T-23 y T-89 y C-47 T-19 al traslado de 19 aviones Mentor desde Wichita (Kansas), por el Pacífico, hasta la Escuela de Aviación Militar. (Resolución Conjunta N° 31 del 8 de mayo).

Iniciación de los servicios Correo Aéreo Militar al Exterior.

A partir del 2 de julio, en forma experimental, en las rutas Buenos Aires-Santiago de Chile y Buenos Aires-La Paz (Bolivia), con aeronaves Avro Lancastrian.

Creación del Correo Aéreo Militar al Exterior.

Por el Decreto 14.510 del 31 de octubre (BAP 1434), con destino al Uruguay, Paraguay, Brasil, Bolivia, Chile y Perú.

1958

Ayuda humanitaria.

El 18 de enero, el DC-4 T-45 transporta medicamentos, carpas y otros elementos a Lima (Perú) con motivo de un sismo en el área de Arequipa.

Vuelo de apoyo.

Al Morane Saulnier 760 Paris A-003 que concurre a Lima para exhibición y demostración, con el Bristol T-38 en octubre. La comisión dura 27 días.

1959

Traslado aéreo.

De asilados bolivianos en la Embajada Argentina en La Paz en el DC-4 T-42 entre el 1 y 24 de mayo.

Operación Esperanza.

Se constituye una Fuerza Aérea de Tarea Antárticas con el DC-4 T-45, un DC-6 LV-ADS de Aerolíneas Argentinas, un SC-54 (72555) de la USAF y un DC-4 CTA-2 de la ARA, para localizar una patrulla antártica desembarcada durante el verano en proximidades de la isla Robertson, al borde de la barrera de hielo Larsen, que debía haber arribado a la base Esperanza. El 15 de junio, localizada la patrulla, el T-45 le arroja dos trineos y el avión naval equipos de radio.

Traslado aéreo.

A los EEUU del personal designado para los cursos de vuelo y mantenimiento de los aviones Sabre F-86 entre el 16 de septiembre al 16 de octubre en el DC-4 T-43 y el C-47 T-31.

Objetivos del Transporte Aéreo.

Los establece el Decreto 11.920 del 24 de septiembre (Boletín Aéreo Público 1563), fijándolos en el orden externo e interno. Por el artículo 2º reconoce a Línea Aéreas Del Estado el servicio de las rutas de fomento comercial.

1960

Operativo Sabre.

El 23 de agosto, el DC-4 T-47 y el C-54, apoyan el ferry de 14 aviones Sabre F-86F desde Williams AFB (EEUU) hasta Mendoza. El 14 de septiembre lo hacen el TC-46 y el T-45.

Contribución argentina a las Naciones Unidas.

Por el Decreto 10.579 del 5 de septiembre la Argentina acepta el pedido formulado por las Naciones Unidas para contribuir a la fuerza de ese organismo en la República del Congo (ONUC), con diez pilotos de aviones de transporte, comisión que tendría una duración aproximada de seis meses a partir del 28 de julio. Este primer contingente de diez oficiales permanece hasta enero de 1961, volando Douglas C-47, Fairchild Packet C-119 y DHC-3 Otter. El personal de oficiales es designado por la Orden Secreta N° 60-2A, con dependencia del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina.

Primer contingente de suboficiales a ONUC.

Lo integran 13 mecánicos de avión, de motores, montadores de motores, de comunicaciones, instrumentalistas y electricistas, desde septiembre de 1960 a marzo de 1961. Son designados por la Orden Secreta N° 60-3 A y confirmados por el Decreto 14.547 del 21 de noviembre (Boletín Aeronáutico Público 1664).

1961

Apoyo a ferry.

Lo presta el C-54 TC-46 al grupo de aviones T-28 desde los EEUU, en mayo.

VIIº Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Del 10 de noviembre al 10 de diciembre en el DC-4 T-45 con destino a Chile, Perú, Ecuador, Panamá, Jamaica, EEUU, Méjico y Guatemala.

1962

Operativo Madrid.

Se realiza en mayo, en dos etapas, con tres aviones C-54 (TC-42, TC-44 y TC-46), formando las Agrupaciones Barcelona y Valencia, para transportar ganado bovino y ovino de pedigrée, por un total de 25.390 kgs. representados por 25 ejemplares ovinos y 70 bovinos. Se efectúa el

vuelo en mayo desde El Palomar con escalas en Río de Janeiro, Recife, isla Ascensión, Conakry, Dakar, Las Palmas de Gran Canaria y Madrid. En el segundo vuelo, al regreso, el TC-42 aterriza en Villa Cisneros por problemas técnicos.

Primer aterrizaje en el glaciar Upsala.

Lo efectúa el C-47 TC-33, el 7 de junio, equipado con esquíes, luego de haber despegado de Lago Argentino (INO).

Operación Forraje.

Realizada en agosto para aminorar los efectos de la prolongada sequía que soporta una vasta zona del país. Se organiza un puente aéreo con base en el aeropuerto Fisherton (Rosario), del que participan durante una semana diez aeronaves en total, Douglas C-54 y C-47, y Bristol 170 que transportan más de 100 toneladas de sorgo granífero, avena y forraje a Bahía Blanca, General Pico y General Acha.

Vuelo logístico.

A los EEUU el C-54 TC-42 para transportar materiales mecánicos y eléctricos con motivo del incendio de la usina Dock Sud. Regresa el 12 de octubre.

Operación Meteoro.

La ejecuta el C-47 TA-33, que despegar de Río Gallegos, el 2 de noviembre y luego de 07:55 hs. de vuelo aterriza en la base antártica Matienzo.

Traslado de personal.

El 7 de noviembre, en el C-54 TC-46 con destino a Sewart AFB, los integrantes de tres tripulaciones para recibir instrucción intensiva en C-130A y ser destacados posteriormente al Caribe –como contribución argentina-, para incorporarse a las Fuerzas Combinadas que se establezcan para cumplimentar la Resolución del Consejo de la OEA (Crisis de los misiles en Cuba).

1963

VIIIº Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Con el C-54 TC-44 y el DC-4 T-45 a Perú, Panamá y a los EEUU, desde el 28 de octubre al 25 de noviembre.

1964

Operación Glaciar.

Participan el C-47 TC-34 y el DC-3 T-05 (ex TC-31, con las unidades de cola y nariz del T-21), desde el 10 de junio al 5 de julio basados en Lago Argentino. El DC-3/C-47 T-05 (luego TA-05) bautizado el 1 de julio El Montañés efectúa aterrizajes y despegues en el glaciar Upsala, el 3 de julio.

Sobre vuelo de las Islas Malvinas.

Lo realiza sobre Puerto Stanley el DC-3 TA-05 el 14 de agosto durante un vuelo de comprobación y práctica de navegación polar, desde El Palomar a Río Gallegos con una duración de 12:35 horas. Regresa el 21 de agosto en un vuelo directo de 11:10 horas, Río Gallegos-El Palomar.

Servicio de Transporte Aéreo Militar (STAM) 500 y lanzamientos antárticos.

El DC-3 TA-05 despegue de Río Gallegos y vuela a la base Matienzo, el 18 de septiembre, cumpliendo el Servicio de Transporte Aéreo Militar (STAM) 500. Es apoyado, entre otros aviones, por el C-54 TC-48, que sobre vuela la base antártica y efectúa lanzamiento con paracaídas de víveres frescos, combustible y repuestos para un grupo electrógeno. El TC-48 realiza en la base Esperanza un lanzamiento similar.

Servicio de Transporte Aéreo Militar (STAM) 501 antártico.

Regreso del TA-05 desde Matienzo a Río Gallegos, el 20 de septiembre apoyado por el TC-48, habiendo efectivizado el Servicio de Transporte Aéreo Militar (STAM) 500-501 (primer STAM antártico).

Servicio de Transporte Aéreo Militar (STAM) 500 antártico.

El TA-05 despegue de Río Gallegos el 24 de septiembre, vuela hasta el N de la bahía Margarita, cruza el Círculo Polar Antártico y alcanza los 70°S sobre el Mar de Weddell, anevizando en la base Matienzo luego de haber recorrido 2300 km. en 10:18 hs. de vuelo. El C-54 TC-48 apoya al TA-05 y con un equipamiento especial a bordo efectúa mediciones de radiación cósmica.

STAM 501 antártico-Lanzamiento de carga.

Regreso del TA-05 desde Matienzo a Río Gallegos, el 24 de septiembre Lanzamiento de carga en Matienzo desde el TC-48.

IX° Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

En el DC-4 y C-54 TC-44 y TC-48 desde el 20 de octubre al 19 de noviembre con destino a Perú, Panamá y los EEUU.

Operación Ayacucho.

Participan tres C-54 y cinco C-47 de la I Brigada Ae, más el C-47 TC-35 de la IV Brigada Ae en el traslado del EM Combinado, apoyo a los aviones Sabre F-86, efectivos y material argentino hasta Lima (Perú), en noviembre. El 6 de diciembre se realiza el ejercicio combinado con fuerzas militares de Bolivia, Colombia, EEUU, Perú, Paraguay y Venezuela.

Vuelo de prueba como trimotor del TA-05.

El 14 de diciembre con sus dos motores originales y una turbina Marbore IIC-3 instalada en el cono de cola que entrega 400 kgs. de

empuje adicional. Se comprueba reducción de la carrera de despegue en un 15%, con 12.250 kgs. de peso en orden de vuelo y un motor inoperativo y turbina a nivel del mar, incremento de la velocidad ascensional 37,5%, alcanzando un techo de servicio de 12.500 pies (8500 pies por arriba de los 4000 sin turbina), e incremento del 9% en velocidad de crucero.

1965

Traslado en vuelo del IA 50 G-II TX-01.

Despega de Aeroparque el 22 de mayo y con escalas en Río de Janeiro, Recife, Dakar, Las Palmas de Gran Canaria y Madrid, arriba a París (Le Bourget) el 25 de mayo, para ser presentado en el 26° Salón de la Aeronáutica y del Espacio de Le Bourget. Primer vuelo transatlántico/intercontinental de un biturbohélice de transporte de construcción nacional. Regresa el 16 de febrero de 1966.

Búsqueda antártica de aeronave accidentada.

Vuelo del TA-05, el 2 de octubre desde la base Matienzo a base Belgrano para efectuar la búsqueda del avión Cessna 185B AE-205 del EJE, accidentado en la ruta a base Sobral. Ubica la aeronave el 4 de octubre y ante la imposibilidad de anevizaje le arroja cinco bultos con elementos de supervivencia.

Operación Socorro.

El Avro Lincoln B-022 efectúa un vuelo desde Río Gallegos el 28 de octubre hasta la base Belgrano para el lanzamiento de varios bultos, entre ellos repuestos para el TA-05, regresando a Río Gallegos, recorriendo 6.720 km. en 20:37 horas de vuelo.

Xº Vuelo Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Lo realizan el DC-4 T-43 y el C-54 TC-48, que parten de la EAM el 31 de octubre con destino a Lima.

Accidente Aéreo.

El C-54 TC-48 con 68 almas a bordo es declarado en emergencia mientras volaba desde Panamá a San Salvador, a 110 kms de Puerto Limón (Costa Rica), el 3 de noviembre realizando el Xº Viaje Final de Instrucción de la EAM, transportando a 5 oficiales y 54 cadetes de ese Instituto. El T-43 regresa el 20 de noviembre.

Vuelo al Polo Sur Geográfico.

El TA-05 y los Beaver P-05 y P-06 despegan de la barrera de hielos Filchner y vuelan hasta el Polo Sur Geográfico, donde anevizan a las 10:57 y 11:00 horas respectivamente del 3 de noviembre. Primer vuelo y anevizaje de aeronaves de la Fuerza Aérea Argentina en el Polo Sur Geográfico.

Vuelo Polo Sur-McMurdo.

Lo efectúa el TA-05 en 05:33 hs., el 12 de noviembre, hasta la mayor instalación antártica estadounidense situada frente al Mar de Ross, siendo la primera aeronave argentina en realizar el tramo y aterrizar sobre mar congelado con ruedas.

Vuelo transpolar transantártico.

El TA-05 despegó el 24 de noviembre desde la base antártica estadounidense de McMurdo, sobrevuela el Polo Sur Geográfico (desde donde despegan los dos Beaver) y anevizan el 25 en la base Belgrano completando el TA-05 un doble vuelo transpolar transantártico.

1966

Escuadrón DC-6.

Se organiza dependiente del Grupo 2 de Transporte de la I Brigada Ae, debido a la adquisición a Aerolíneas Argentinas, de tres aeronaves Douglas DC-6 modelo 447-B (matrículas LV-ADR, LV-ADT y LV-ADU) según contrato 107/66.

1967

Traslado de personal.

Integrantes del segundo grupo de A-4B a los EEUU en enero con el C-54 TC-42 y los C-47 TC-15 y TC-19.

Operativo Tierra de San Martín.

Vuelo desde Río Gallegos a base Matienzo el 3 de septiembre, del TA-05 y los HC-47 TA-06 y TA-07. El TA-05 traslada al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina. Apoyan la operación el DC-6 T-52 y el DC-4 T-45. Este último realiza tres lanzamientos por un total de 9 toneladas de carga general, y tambores de combustible sobre la base. El TA-05 regresa a Río Gallegos el 6 y los dos HC-47 retornan el 9, luego de realizar algunos vuelos en Antártida.

XIIº Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Se inicia el 10 de noviembre con el DC-6 T-51 teniendo como destino Lima, Panamá, ciudades de los EEUU y Brasil. Regresa el 11 de diciembre.

1968

Reglamento de Operaciones Aéreas de Transporte.

La Resolución 199/68 del 4 de abril del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina (Boletín Aeronáutico Público 1692) aprueba el citado documento con la identificación de RAC 5. Determina que los procedimientos operativos del transporte aéreo son : el Asalto Aéreo, el Transporte de tropa, el Abastecimiento aéreo (con los modos de entrega de: Aterrizaje y descarga, lanzamiento aéreo y re

abastecimiento de combustible en vuelo), la evacuación y traslado aéreo y los servicios aéreos.

Arribo de aviones Fokker F-27.

El 9 de agosto a El Palomar el primer F-27 con la matrícula T-80 y el 15 el segundo matriculado T-79, arrendados a una aerolínea africana y destinados a la instrucción del personal de mantenimiento y tripulaciones argentinas designadas para traer al país el resto de las aeronaves. Finalizada esta tareas, ambos son adquiridos y re matriculados T-42 y T-41 respectivamente.

XIIIº Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Se realiza con el DC-6 Cargo TC-54 con destino a Brasil, Senegal, España, Italia, Suecia y Francia, saliendo el 31 de octubre y con regreso el 28 de noviembre.

Incorporación de aviones.

Arriban a El Palomar en diciembre, en dos tandas los DHC-6 Twin Otter T-81, T-82, T-83, T-84 y T-85, este último configurado para operaciones antárticas.

Incorporación de aviones.

El 23 de diciembre arriban a El Palomar los tres primeros C-130E Hercules (TC-61, TC-62 y TC-63).

1969

Sobre vuelos y lanzamientos antárticos.

Con el C-130 TC-62 el 1 de marzo sobre las bases Decepción y Brown; efectúa lanzamientos en Matienzo, Petrel y sobre el campamento de la isla Vicecomodoro Marambio, regresando a Río Gallegos.

Primer lanzamiento en base Belgrano.

El 20 de marzo, de 1200 kilogramos de carga general, el C-130 TC-63 y regresa a Río Gallegos luego de 13:45 horas de vuelo.

Ayuda humanitaria.

El 24 de agosto un C-130 traslada medicamentos y víveres a Honduras y El Salvador.

Vuelo antártico y primer aterrizaje en Marambio.

El 10 de septiembre el DC-3 modificado TA-05 vuela desde Río Gallegos hasta la base antártica Petrel donde aneviza. El 27 de septiembre aterriza con ruedas en la pista semipreparada de la isla Vicecomodoro Marambio, siendo el primer bimotor de transporte en hacerlo. Es precedido el 25 por el monomotor DHC-2 Beaver P-03 de la base Matienzo.

Inauguración de la base antártica Marambio.

El F-27 TC-77 traslada la comitiva oficial presidida por el Ministro de Defensa desde Río Gallegos hasta la isla Vicecomodoro Marambio, el 29 de octubre, siendo el primer avión de ese tipo en aterrizar con ruedas procedente del continente americano. Apoya el vuelo el C-130 TC-63. Ese mismo día el DC-3 modificado TA-05 realiza el último cruce del pasaje Drake desde Marambio a Río Gallegos. Queda como avión de dotación asignado a la base Matienzo el DHC-6 T-85.

XIVº Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Parte el 4 de noviembre con el C-130 TC-62 cumplimentando la Orden de Operaciones 13/69 Cadetes 69, visitando Chile, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Venezuela, Paraguay y Uruguay. Regresa el 5 de diciembre.

1970

Apoyo a ferry.

Lo realiza un C-130 para 11 aviones A4-B Skyhawk desde Cecil NAS (EEUU) hasta la V Brigada Ae, el 24 de marzo.

Primer aterrizaje de un C-130 en la pista de la base Marambio.

Lo realiza el TC-61 el 11 de abril, luego de tres intentos fallidos –el 5, 9 y 10-, por meteorología adversa.

Ayuda humanitaria.

El 1 de junio se realiza el primero de un total de cinco vuelos a Lima en C-130 para el transporte de 70 toneladas de carga, con motivo de un terremoto en la localidad peruana de Yungay. Se destaca también el 8 de junio al F-27 TC-75 para vuelos locales de ayuda.

Viaje Final del Colegio Militar de la Nación.

Traslada la delegación el 31 de octubre un DC-6 cumplimentando la OO 14/70 Colegio Militar 1.

XVº Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Lo efectúa el C-130 TC-62 desde el 2 de noviembre con destino a Brasil, España, Grecia, República Federal de Alemania (RFA), Holanda y Gran Bretaña. Regresa el 2 de diciembre.

Lista de Control de Procedimientos de F-27.

Se aprueba el 15 de noviembre.

Apoyo al ferry de los Canberra BMk-62.

Lo efectúa el C-130 TC-63 desde Warton (Reino Unido) hasta la II

Brigada Aérea, el 17 de noviembre, para los aviones B-101, B-102 y B-103.

1971

Evacuación sanitaria desde las Islas Malvinas.

La efectúa el trifibio UH-16B Albatross BS-03, perteneciente al Escuadrón Tareas Especiales de la BAM Tandil, que despegó de Comodoro Rivadavia el 15 de febrero y luego de 03:31 hs. de vuelo ameriza en la bahía de Puerto Stanley en las Islas Malvinas. Despegó con ayuda de jatos, trasladando a un enfermo y regresa a Comodoro Rivadavia donde aterriza a las 17:30 hs. El paciente es transferido al F-27 TC-76 que lo traslada hasta Buenos Aires.

Apoyo al ferry de los Canberra BMk-62.

Un C-130 apoya el segundo vuelo de tres Canberra, el 19 de febrero, cumplimentando la Orden de Operaciones 01/71 Canberra 2.

Apoyo al ferry de los Canberra BMk-62.

Lo realiza un C-130 que arriba a la II Brigada Aérea, el 31 de mayo, apoyando a tres aeronaves, cumplimentando la Orden de Operaciones 05/71 Canberra 3.

Primer vuelo con pasajeros a las Islas Malvinas.

Lo efectúa el BS-02 desde Río Gallegos, trasladando 5 pasajeros, el 3 de julio, regresando a Comodoro Rivadavia el mismo día.

Vuelos a las Islas Malvinas.

El 11 de agosto el BS-02 efectúa un tercer vuelo desde Comodoro Rivadavia, trasladando un grupo de ingenieros argentinos y británicos para estudiar la instalación de una pista. Al regreso realiza una evacuación sanitaria. El 20 de agosto el mismo avión transporta el primer correo a las islas. Regresa el 21.

Apoyo al ferry de los Canberra.

Un C-130 finaliza el 13 de septiembre el cuarto apoyo, cumplimentando la Orden de Operaciones 15/71 Canberra 4.

Evacuación sanitaria.

De dos integrantes de la base antártica británica Fósil Bluff, en C-130 desde la base Marambio a Buenos Aires, el 28 de septiembre

XVIº Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Parte el 2 de noviembre, en el C-130 TC-61 por países de América del Sur. Regresa el 19.

1972

Primer vuelo regular de Líneas Aéreas del Estado (LADE) a las Islas

Malvinas.

Se realiza el 12 de enero con el Albatross BS-02.

Vuelo logístico antártico.

El 19 de agosto el C-130 TC-62 efectúa el 50º, totalizando el Escuadrón I los 100 cruces del pasaje Drake, desde el 1 de marzo de 1969.

Transporte de aviones Mirage III.

El I-101 arriba el 5 de septiembre en la bodega del C-130 TC-63 desde Bordeaux (Francia); el 23 se descarga el segundo y un tercero el 1 de noviembre.

Evacuación sanitaria.

De un integrante de la dotación de Petrel en el DHC-6 T-85 que despegó de Río Grande el 7 de octubre y vuela hasta la estación antártica Petrel donde aneviza y lo traslada hasta la base Marambio. El C-130 TC-64 lo evacua a Buenos Aires.

Último vuelo regular de Líneas Aéreas del Estado (LADE) con Albatross a las Islas Malvinas.

Lo realiza el BS-02 el 15 de noviembre, totalizando 30 vuelos en 203 horas. Es reemplazado por el Fokker F-27.

XVIIº Viaje Final de Instrucción de la EAM.

Parte en el C-130 TC-66, el 6 de noviembre con destino a Lima, Panamá, México, los EEUU y República Dominicana, con regreso el 20, cumplimentando la OO Cadetes 72.

Vuelo inaugural a las Islas Malvinas con F-27.

En el T-43 el 15 de noviembre aterrizando en la pista de planchas de aluminio construida por la FAA en la zona de cabo San Felipe. El 14, seis pilotos del Escuadrón IV efectúan adiestramiento en la nueva pista.

Nuevo servicio Líneas Aéreas del Estado (LADE).

Se incorpora la escala Puerto Stanley en las Islas Malvinas y se implanta el servicio LD 200/1 CRV-MLV y regreso, con una frecuencia semanal, en Fokker F-27. LADE se hace cargo de la administración y los vuelos.

1973

Vuelos regulares con Caravelle.

Se inician el 30 de abril en la Fuerza Aérea Argentina. El T-93 realiza el STAM 900/1, reemplazando al C-130 en ese servicio.

Primer aterrizaje antártico de un F-28.

Lo realiza el T-01 Patagonia, de la Presidencia de la Nación, en la pista

de Marambio, tripulado por personal de la FAA, el 28 de julio. Regresa a Río Gallegos ese mismo día.

XVIIIº Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Se inicia con el C-130 TC-65, el 23 de noviembre, con destino a Brasil, España, Francia, Inglaterra e Italia. Regresa el 12 de diciembre.

Transporte de soja.

De 35 toneladas de 20 variedades de semillas de soja, a requerimiento de la Secretaría de Agricultura y Ganadería, en dos C-130 desde los EEUU, el 28 de noviembre.

Vuelo transpolar intercontinental.

Lo realiza el C-130 TC-66, con el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina a bordo. Despega el 4 de diciembre desde el Aeroparque, aterriza en Marambio, donde el TC-61 le transfiere 17.000 litros de JP1, y continúa a Canberra (Australia) previo sobrevuelo del Polo Sur Geográfico, recorriendo 8.893 kilómetros en 17:55 horas de vuelo, cumpliendo la orden de operaciones 19/73 Transantar. Regresa desde Christchurch (Nueva Zelanda) el 9 de diciembre, vía Marambio a Río Gallegos, recorriendo 9.000 kilómetros en 14:49 horas de vuelo. La operación finaliza con el arribo al Aeroparque el 10 de diciembre.

1974

Lanzamiento SEXBA.

De una camioneta Ford F-100 en El Palomar, desde un C-130 en abril, utilizando el sistema de extracción a baja altura (SEXBA). Once cámaras filman la operación, dando lugar al comercial más recordado de la publicidad argentina.

Vuelos antárticos.

El C-130 TC-63 efectúa el 100º, el 25 de abril (200 cruces del pasaje Drake).

XIX Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Lo realiza el C-130 TC-65 dando la vuelta al mundo por los meridianos, con escalas en Bogotá, Washington (Andrews AFB), Colorado Springs, Elmendorf AFB (Alaska), Hickam AFB (Hawai), Midway AFB, Guam AFB, Nagoya, Manila, Darwin, Melbourne, Auckland, Christchurch, McMurdo, Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, EAM. Salida 19 de noviembre y regreso el 10 de diciembre. En Christchurch se le une el C-130 TC-66, que había realizado prácticas de aterrizaje con ruedas en la pista de mar helado de la base McMurdo. Ambas aeronaves, con la delegación de la EAM repartida en las mismas, realizaron juntas las etapas Christchurch-McMurdo-Río Gallegos.

1975

Incorporación de un F-28.

El 16 de enero se incorpora a la dotación de la I Brigada Aérea el primero con la matrícula TC-51.

Desprogramación de aviones SE 210 Caravelle.

El 28 de enero el T-91 y T-93.

Incorporación de aeronave.

Del Boeing 707 T-01, adquirido por la Presidencia de la Nación, a la dotación de la I Brigada Aérea el 28 de junio.

Operativo Amistad.

Participa un C-130 en Ecuador del 1 al 5 de julio.

Atentado a un C-130.

Durante el despegue del aeropuerto de Tucumán, el 28 de agosto, transportando 114 hombres de Gendarmería Nacional, es destruido totalmente el TC-62, mediante una carga explosiva colocada debajo de la pista. Como resultado del atentado fallecen 6 gendarmes y hay 28 heridos (incluidos 6 tripulantes). "Primer avión de la Fuerza Aérea Argentina derribado por un oponente".

Lanzamiento antártico de contenedores.

Lo realiza un C-130 en septiembre sobre la estación antártica Orcadas, situada en la isla Laurie, afectada por un incendio.

Habilitación escalas Líneas Aéreas del Estado (LADE).

El 21 de octubre La Plata (PTA), Tandil (DIL), Mar del Plata (MDP) y Bahía Blanca (BCA) en los LD 210/1, 212/3 y 214/5.

1976

Iniciación vuelos Líneas Aéreas del Estado (LADE) con F-28.

El 2 de enero en la línea AER-MDP-BCA-NEU-BAR-ESQ-TRE-CRV-ADO-SJU-SCZ-GAL.

Ayuda humanitaria.

El C-130 TC-65 la transporta a Guatemala el 8 de febrero.

Operación Búsqueda y Rescate (BYR) antártica.

Un C-130 de la I Brigada Ae localiza el 23 de septiembre, al Lockheed Neptune P-2N de la ARA (2-P-103), impactado en el monte Bernard de la isla Livingston, Shetland del Sur, sin sobrevivientes. El DHC-6 Twin Otter destacado en Marambio confirma la ubicación.

Homologación del F-28 en Islas Malvinas.

El 12 de noviembre un F-28 realiza un vuelo desde Ushuaia a las Islas

Malvinas, operando en la pista de aluminio situada en la zona del cabo San Felipe (Hooockers Point), regresando al lugar de partida.

XXIº Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Parte el 18 de noviembre desde Morón en el B-707 T-01, visitando España, Grecia, Italia, Austria, Suiza y Francia, regresando el 6 de diciembre.

1977

Inspección IRAN a C-130 de la FACH.

Ingresa en enero con la matrícula 995 de la Fuerza Aérea de Chile para inspección IRAN y se entrega finalizada la misma en mayo.

XXIIº Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Lo realiza el B-707 TC-91 con salida el 16 de noviembre hacia Perú, EEUU, Japón, Filipinas, India, Irán, Egipto, Grecia y España, finalizando el 8 de diciembre.

Operación en la nueva pista de Islas Malvinas.

Se inicia el 1 de diciembre en la construida por los británicos en la península de Freycinet.

1978

Operativo Conjunto Olaen.

Se realiza en Córdoba, en abril, operando desde el aeropuerto Córdoba, la EAM y la pista de la Brigada Aerotransportada. Se efectúa el lanzamiento de 1200 paracaidistas de Ejército, participando 6 C-130 y 7 F-27.

Lanzamiento antártico.

El 5 de mayo el C-130 TC-67, equipado con un navegador inercial de prueba, despegó de Río Grande, vuela hasta la vertical de la base Belgrano, efectúa el lanzamiento de carga pesada (grupo generador, repuestos y sacas de correo con un peso de 2.200 kgs.) y regresa a Río Gallegos, luego de recorrer 6300 km. en 14 horas de vuelo.

Primer vuelo regular de Líneas Aéreas del Estado (LADE) a Malvinas con F-28.

Se realiza el 15 de mayo con el TC-52, operando en la nueva pista construida en la península de Freycinet.

XXIIIº Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Lo efectúa el B-707 TC-91 desde el 16 de octubre por España, Turquía, Yugoslavia, Austria, Alemania y Bélgica, hasta el 3 de noviembre.

1979

Incorporación de aeronaves.

El 1 de mayo arriba a El Palomar el KC-130H TC-69, y el 23 lo hace el KC-130H TC-70.

Vuelo subantártico.

Lo realiza el B-707 TC-91, que despegue de Río Gallegos el 31 de mayo y arriba a Auckland (Nueva Zelanda), prosigue a Sydney y continúa a Osaka (Japón). Es el primer vuelo comercial de carga en utilizar la ruta subantártica. El vuelo es contratado a Líneas Aéreas del Estado (LADE) por Yacimientos Petrolíferos Fiscales para transportar una carga crítica de 31 toneladas desde Osaka a Mendoza. El regreso lo efectúa por Hawai, San Diego y Panamá.

Primer Re abastecimiento de combustible en vuelo (REV).

Se efectúa el 12 de junio con aeronaves KC-130 H a una escuadrilla de A4-C Skyhawk.

Ayuda humanitaria y traslado aéreo.

El 14 de junio, la transporta un C-130 a Honduras. Realiza evacuación de residentes argentinos y extranjeros desde Managua (Nicaragua). Se realiza otro vuelo con C-130 con carga del Ministerio de Bienestar Social a Nicaragua.

International Air Tattoo (IAT).

El 23 de junio, el Escuadrón I, con el C-130 TC-67 concurre invitado al IAT 79 en la RAF Greenham Common, Newbury, Berks, con motivo de celebrarse el 25º aniversario del primer vuelo del prototipo YC-130.

Ayuda humanitaria.

Se efectúa el 10 de septiembre con un C-130 a Santo Domingo (República Dominicana). Un F-27 la transporta a Honduras.

XXIVª Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Lo realiza el B-707 TC-91 desde el 20 de noviembre por Colombia, EEUU, China, Australia y Nueva Zelanda hasta el 9 de diciembre.

Ayuda humanitaria.

El 29 de noviembre un C-130 transporta 13 toneladas de elementos varios a Bogotá (Colombia) para damnificados por un sismo y grandes inundaciones. Operando desde Bogotá traslada hasta el 7 de diciembre 150 pasajeros y 95.300 kgs. El 14 de diciembre se realiza un segundo vuelo y permanece operando hasta el 21 trasladando 173 pasajeros y 67 toneladas de carga.

1980

Primeros vuelos turísticos antárticos.

Los efectúa el C-130 TC-63, contratado a Líneas Aéreas del Estado (LADE) por Travel Corporation of América, especialmente configurado, transportando 40 pasajeros, el 20 de marzo, desde Río Gallegos hasta la base Marambio, previo sobrevuelo a bajo nivel del Círculo Polar Antártico. El regreso se realiza a Ushuaia. El 21 se traslada otro grupo de 40 pasajeros desde Río Gallegos, con el mismo itinerario a Marambio, regresando luego a Río Gallegos.

Vuelo exploración lejana.

El 27 de septiembre el KC-130H TC-69 despegua de Río Gallegos, sobrevuela por primera vez Grytviken en la isla San Pedro (Georgias del Sur), la estación científica Corbeta Uruguay, situada en la isla Morrell, del grupo Tule del Sur (Sandwich del Sur) y la isla Laurie en las Orcadas del Sur. Efectúa lanzamiento de sacas de correspondencia en las estaciones Corbeta Uruguay y Orcadas. Despegua de Río Gallegos, sobrevuela las Islas Malvinas y aterriza en El Palomar en la madrugada del 28.

XXVº Vuelo Final de la Escuela de Aviación Militar.

Lo realiza el B-707 TC-91 desde el 17 de noviembre al 7 de diciembre por Brasil, República Dominicana, EEUU, Canadá, Panamá y Uruguay.

1981

International Air Tattoo 81.

El 20 de junio el KC-130H TC-70 realiza el vuelo directo Ezeiza-Las Palmas de Gran Canaria en 16 horas. Del 24 al 28 participa de la prueba Búsqueda en el Mar dentro del programa del IAT, obteniendo el trofeo "Best non ASW Crew".

XXVIº Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Lo realiza el B-707 TC-91 desde el 18 de noviembre al 4 de diciembre por los EEUU, Venezuela y Paraguay.

1982

Constitución del Escuadrón VI de Transporte Aéreo.

Con aeronaves F-27, el 15 de enero en la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia.

Reunión de tripulantes.

El 1 de abril a las 17:00 horas, todos los tripulantes del Grupo 1 de Transporte Aéreo son citados a una reunión donde el Jefe de Grupo les comunica la ejecución de la Orden de Operaciones Aries 82.

Orden de Operaciones 02/82.

Los Escuadrones I, II, III y IV cumplimentan a partir del 1 de abril la Orden de Operaciones 02/82 "Soberanía Nacional" hasta el 11 de

julio, realizando el despliegue, ejecución y repliegue del personal y material propio y de las otras FFAA.

Fase Asalto Aéreo del Plan Aries 82.

Cuatro aeronaves C-130H (TC-68, TC-63, TC-64, TC-65) y cuatro F-28 (TC-51, TC-53, TC-52 y TC-55), con los indicativos Litro 1 a Litro 8, participan de la fase asalto aéreo del Plan Aries 82, transportando personal y material desde Comodoro Rivadavia hasta las Islas Malvinas, el 2 de abril.

Fase Sostenimiento del Plan Aries 82.

Se cumplimenta la cuarta fase con dos C-130 y dos F-28 que permanecen en Comodoro Rivadavia –como Componente de Transporte Aéreo de la FAS-, satisfaciendo los requerimientos de emergencia de las Islas.

Reactivación del Comando Aéreo de Transporte (CAT).

Se reactiva el 7 de abril, con asiento en la I Brigada Aérea, para centralizar los requerimientos de la propia Fuerza Aérea Argentina (CAE y FAS), en tanto que los de EJE y ARA son coordinados por el EMC. Posteriormente destaca a Comodoro Rivadavia un ECTA, constituido por un CCC, Operaciones, un POTA, un escalón de apoyo técnico y una TAC. Desde el 19 al 28 de abril el CAT se hace cargo de todos los requerimientos de transporte aéreo con destino a las Islas Malvinas.

Exploración y Reconocimiento Lejano.

Realiza la misión el 21 de abril el B-707 TC-91, despegando de Ezeiza a las 05:00 hs. y detecta a parte de la Task Force en los 19°29'S y 21°00'W. Al iniciar el regreso es interceptado por dos Sea Harrier de la Royal Navy sin ser atacado.

Fin del Puente Aéreo.

El 29 de abril finaliza el denominado Puente Aéreo a las Islas Malvinas, iniciado el 2 de abril. Se vuelan 1929:05 horas para el transporte de 9.215 hombres y 5.008 toneladas de carga, con 452 aterrizajes.

Primer REV en zona de combate.

El 1 de mayo lo ejecuta el KC-130H TC-70, con indicativos Perro y Loco, a las escuadrillas de A4-B Skyhawk Topo, Trueno y Foca.

Primer aterrizaje con bloqueo aéreo.

El C-130 TC-65 con indicativo Tigre, aterriza en Puerto Argentino (ex Puerto Stanley), el 6 de mayo burlando el bloqueo aéreo enemigo. Cumplimenta tarea de abastecimiento aéreo con entrega por aterrizaje de 14.000 kgs. y regresa efectuando evacuación sanitaria de 23 heridos.

Primera entrega por lanzamiento en zona de combate.

Le efectúa el C-130H TC-68 con indicativo Tronco, el 19 de mayo, entregando sobre Puerto Darwin 8 contenedores A-22 con un total de 8.000 kilogramos de abastecimientos.

Exploración y Reconocimiento Lejano con B-707.

El TC-92 despegar de Ezeiza a las 06:30 horas del 22 de mayo, con la tarea de localizar un componente de la flota británica, en un área situada a unas 500 millas náuticas al E de Río de Janeiro. A las 10:17 horas localiza a la denominada flota Bristol, continuando el vuelo hacia otra posición prevista. Al regreso, es atacado con cuatro misiles que no logran impactarlo debido a las maniobras evasivas. Aterriza en El Palomar a las 17:43 hs. habiendo volado 11:13 horas.

Evacuación sanitaria desde la isla Borbón.

La realiza el DHC-6 Twin Otter T-82, con indicativo Romeo 1, el 29 de mayo, que despegar de Puerto Deseado, aterriza en la Estación Aeronaval Calderón y evacua a personal eyectado y herido en combate. Participa como avión retransmisor en vuelo un F-27, operando a 100 millas del objetivo, con indicativo Romeo 2.

Derribo del C-130 TC-63.

Se pierde contacto mientras ejecuta una tarea de Exploración y Reconocimiento el 1 de junio. Es derribado por una Patrulla Aérea de Combate (PAC) de Sea Harrier a 50 km al N de la Isla Borbón, desapareciendo toda la tripulación.

Ultimas salidas de REV.

La realizan el 13 de junio los KC-130 H TC-69 y TC-70. El TC-69 recupera al A4-B Skyhawk Nene 4 que regresa sin combustible.

Ultimo vuelo a Puerto Argentino.

Lo realiza el 13 de junio el C-130 TC-65 con indicativo Toro transportando un cañón de 155 mm y municiones. Regresa con 72 evacuados y heridos leves.

Ultimo vuelo de Exploración y Reconocimiento Lejano con B-707.

Lo realiza el TC-91 que aterriza de regreso en El Palomar en la madrugada del 14 de junio.

Ejecución de la Orden de Operaciones 02/82.

Desde el 2 de abril al 28 de junio el material aéreo de la I Brigada Aérea vuela 6.639 horas y se transportan 35.326 pasajeros del EJE, 10.546 de la FAA y 3.293 de la ARA. Desde el 1 de mayo al 14 de junio se vuelan con C-130 420 horas y se transportan a Puerto Argentino 514 pasajeros, 435 toneladas de carga (17,5 toneladas lanzadas en contenedores) y se evacuan 264 heridos en 31 vuelos desde Puerto Argentino.

Operativo Conjunto Halcón 82.

Se realiza en noviembre con 3 C-130 y 3 F-27 que efectúan el lanzamiento de 160 hombres del EJE en el salar de Cauchari (Prov. de Jujuy) situado a 4000 metros sobre el nivel del mar.

Creación del Escuadrón V.

El 10 de diciembre con material aéreo B-707. Se elimina la Escuadrilla B-707 en el Escuadrón II.

Ayuda humanitaria.

El 22 de diciembre un C-130 traslada 31 médicos y elementos de sanidad a Caracas para auxilio a víctimas de la explosión de un pozo de petróleo.

Ayuda humanitaria.

La transporta un C-130 hasta Ecuador.

Asignación de aviones.

Por PA a la I Br Ae el siguiente material aéreo de transporte: 6 B-707 (TC-91, TC-92, TC-93, TC-94 y los LV-ISA y LV-ISD que se rematriculan como T-95 y T-96); 6 C-130H, 2 KC-130H y un L 100-30 (LV-APW); 4 F-27 400 y 5 F-27 600; 5 F-28; 10 IA 50 G-II y el Sabreliner 75 A T-10 a disposición del CJFAA.

XXVIIº Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Lo efectúa el B-707 TC-91 desde el 18 de noviembre al 3 de diciembre por Brasil, Venezuela, México, Panamá y Perú.

1983

Curso Estandarización Procedimientos de Transporte Aéreo (CEPAT).

Se inicia en la I Brigada Aérea con material IA 50 G-II.

Lanzamiento antártico.

Lo efectúa el KC-130H TC-70 -que despegó de Río Grande el 18 de febrero-, sobre la barrera de hielo Fimbul en los 70ºS y 12ºE, en el campamento de la futura estación antártica de la India Dakshin Gangotri. Regresa a Río Gallegos luego de 16:30 hs. de vuelo.

1984

XXIXº Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Lo realiza el C-130 TC-67 desde el 22 al 27 de noviembre a la base antártica Marambio y a San Carlos de Bariloche.

1986

XXXI Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Se inicia el 14 de noviembre en B-707 con destino a España, Grecia, Hungría, URSS, Alemania y Francia, finalizando el 7 de diciembre.

Ejercicio combinado de Reabastecimiento en Vuelo (REV).

Se realiza en diciembre con KC-130H de la FAA y aviones de la FAP.

1987

XXXIIº Viaje Final de la Escuela de Aviación Militar.

Con B-707 a Nueva Zelanda, Australia, Singapur, República Popular China, Egipto y España, desde el 14 de noviembre al 2 de diciembre.

1989

XXXIVº Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Se realiza con un B-707 desde el 20 al 27 de noviembre por Brasil y Paraguay.

1990

XXXVº Viaje Final de Instrucción de la Escuela de Aviación Militar.

Del 6 al 25 de noviembre con el B-707 TC-92 a los EEUU.

1991

Transporte de personal y material.

El KC-130 TC-69 transporta personal de Armada República Argentina (ARA) y un helicóptero Alouette hasta Fujairah (Arabia Saudita), el 10 de enero, arribando el 14. Permanece en la zona del Golfo Pérsico para evacuación de personal.

Evacuación de personal.

El KC-130 TC-69 evacua 13 personas desde Riad y 7 desde el Cairo a Roma, el 16 de enero. El 19 vuela desde Pisa hasta Damasco (Siria) y evacua 23 personas hasta Roma, incluido el embajador argentino ante Irak. El 25 de enero traslada 44 pasajeros desde Riad hasta El Cairo, incluido el embajador argentino ante Arabia Saudita. El 30 de enero traslada 71 pasajeros desde El Cairo hasta Roma. El avión arriba de regreso a El Palomar el 14 de marzo, luego de haber participado durante dos meses en evacuación de personal y transporte de carga, a requerimiento de la ONU, en la región del Golfo Pérsico, volando 125 horas.

Transporte de carga para la ONU.

Participa el B-707 LV-LGO (TC-94) volando para la ONU dentro de la misión UNDR0 desde el 27 de enero al 7 de mayo totalizando 270 horas y transportando 660 toneladas de carga, que incluyen víveres, medicamentos, frazadas, carpas, equipos de supervivencia y grupos

electrógenos. El 10 de marzo aterriza en el aeropuerto internacional Saddam Hussein, siendo el único avión que opera en territorio iraquí.

Ayudas humanitarias.

Un C-130 , en abril a Costa Rica. Un F-28 en abril a Perú.