



Existe la necesidad de helicópteros de buen tonelaje, debido a los requerimientos de la Institución (foto Guillermo Sentis).

La Aviación del Ejército argentino hoy

Guerreros del aire

Por LUIS PIÑEIRO
CORRESPONSAL DE GRUPO EDEFA EN BUENOS AIRES

Comenzar a describir la actualidad del Comando de Aviación del Ejército argentino, es imposible sin antes, al menos, mencionar en un muy apretado resumen sobre los acontecimientos y hombres que forjaron los principios de la Aviación Militar argentina.

La Aviación de Ejército nació el 10 de Agosto de 1912, cuando un grupo de visionarios, entre los que se encontraban Aarón de Anchorena y el ingeniero Jorge Newbery, asociados al Aero Club Argentino, propusieron la creación de una Escuela de Vuelo Militar. La idea fue aceptada y, mediante Decreto emitido por el presidente Roque Sáenz Peña, se autorizó la puesta en marcha de la Escuela de Aviación Militar (EAM).

En principio, y cómo en muchos otros emprendimientos, fueron los particulares los que hicieron posible con sus aportes el que el proyecto llegase a la concreción. Los terrenos dónde se asentaría fueron donados por la Compañía Aérea Argentina, ubicados en la localidad de El Palomar, en la provincia de Buenos Aires.

En cuanto al material de vuelo y el cuerpo de instructores fueron cedidos por el Aero Club Argentino, institución pionera, la cual

entregó la totalidad de sus globos aerostáticos, elementos varios y personal técnico, que comenzaron con los cursos oficialmente el 8 de Septiembre de 1912. El primer aparato más pesado que el aire que utilizó fue un Henry Farman de 50 CV construido en El Palomar, que era utilizado por los aspirantes para instrucción en doble mando, egresando por ese entonces con el título de conductor de aeroplano.

No fue hasta 1920 que se constituyó la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército Argentino, elaborando un nuevo plan de instrucción, más refinado y complementado con la incorporación de los Avro 504K Gosprt, con los cuales se

comienza a dictar un verdadero curso de aviador militar, egresando ahora los aspirantes con el título de piloto militar.

En 1944, la Aviación de Ejército alcanzó el máximo rango de Comando en Jefe de Aeronáutica, con las mismas jerarquías de las fuerzas terrestres, subordinada al por entonces Ministerio de Guerra, hasta que, llegado el 4 de enero de 1945, se crea la Secretaría de Aeronáutica, que absorbe a la totalidad de los medios humanos y materiales de la Aviación Militar del Ministerio (incluyó también a personal y medios de la Armada), para así formar la nueva Fuerza Aérea Argentina.

Recuperando el componente aéreo

No fue hasta los años cincuenta que se plantea la necesidad de que la fuerza terrestre vuelva a tener un componente aéreo propio. Los estudios llevaron a la concreción de la reactivación el 17 de noviembre de 1956. Sin embargo, transcurrirían unos años más, hasta la década de los sesenta, que la Aviación de Ejército no empieza a mostrar un crecimiento apreciable.

En principio estuvo equipada con aviones livianos, como Piper PA-11 y PA-23 Apache; Cessna (DINFIA) 182; y Beechcraft B-80 King Air, hasta incorporar en 1967 el primer De Havilland of Canada DHC-6 200 Twin Otter, aparatos estos que permitían llevar a cabo vuelos de enlace y observación para, paulatinamente, ir evolucionando hasta plantearse la posibilidad de comenzar a realizar operaciones helitransportadas, que marcarían la evolución del combate moderno.

Como paso inicial se recurrió al empleo de los primeros aparatos de ala rotativa, incorporándose los Hiller FH-1100, que estaban limitados operativamente,

Ametralladora Minigun, provista recientemente a la fuerza (foto Guillermo Sentis).



contemplándose desde un principio su reemplazo. En este punto es importante recordar que, ya en el año 1937, se habían adquirido los autogiros Avro 671 (La Cierva C-30 A).

Los resultados obtenidos en el Sudeste Asiático por la caballería aérea, hoy conocida como asalto aéreo, mediante el empleo del

Bell UH-1H, hacen que La Institución gestione la compra de un lote de estos aparatos, que, con el transcurrir de los años, se convertirían en el símbolo del Comando de Aviación de Ejército, concretando su bautismo de fuego en el año 1975, realizando misiones de: apoyo aéreo, fuego cercano, transporte de tropas y evacuación sanitaria, transformándose en el principal medio aéreo utilizado para combatir las acciones subversivas en la Provincia de Tucumán.

A estas acciones de tipo militar siguieron otras muchas emprendidas para socorrer a las poblaciones civiles en casos de inundaciones e incendios forestales en todo el territorio. Años más tarde, en 1982 y con una precaria capacidad operativa a causa de los embargos militares de Estados Unidos, el Comando de Aviación de Ejército participó de la recuperación de las islas Georgias y Malvinas, que marcaron a fuego la historia de esta unidad.

El presente de la Aviación de Ejército

El Comando de Aviación de Ejército (AE) se prepara a poner en marcha una reforma en su estructura orgánica que, es de esperar, sea el instrumento más apropiado para complementar una serie de cambios a nivel operativo que la fuerza planifica para

Unidad	Ubicación	Material
Sección de Aviación de Ejército 121	Rosario, Provincia de Santa Fe	Cessna T-207 de enlace y transporte
Sección de Aviación de Ejército 141	Córdoba	Cessna T-207 de enlace y transporte
Sección de Aviación de Ejército 181	Base Aeronaval Comandante Espora, Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires	Cessna T-207 de enlace y transporte
Sección de Aviación de Ejército 2	Base Justo José de Urquiza, Paraná, Provincia de Entre Ríos	Cessna T-207 y UH-1H
Sección de Aviación de Ejército de Montaña 6	Neuquén	SA-315B Lama y UH-1H
Sección de Aviación de Ejército 8	Mendoza	SA-315B Lama
Sección de Aviación de Ejército 9 Águilas Patagónicas	Comodoro Rivadavia, Provincia de Chubut	UH-1H
Sección de Aviación de Ejército 11	Río Gallegos, Provincia de Santa Cruz	UH-1H
Sección de Aviación de Ejército 12 Águilas del Aire	Posadas, Provincia de Misiones	UH-1H

El trabajo con unidades mecanizadas es constante y se brinda apoyo de fuego, exploración y transporte
(foto Guillermo Sentis).

su implementación a partir de este año. En cierta forma, esta cantidad de medidas paralelamente son parte de un cambio que inexorablemente se avecina, el reemplazo de la columna vertebral de la AE, su medio centenar de helicópteros UH-1H.

Después de cinco décadas de servicio; el viejo guerrero está transitando sus últimos años operativos. Estos cambios están ligados estrechamente a la política, ya que esta, ha adoptado acciones concretas recurriendo a las Fuerzas Armadas, que actúan ahora como soporte logístico de las de seguridad de la nación en misiones de lucha contra el narcotráfico.

Al mismo tiempo, está afrontando el hecho de haber desprogramado una cantidad de aeronaves destinadas a operaciones de enlace y transporte, en particular la baja de los Swearingen Merlin III y IV y el North American-Rockwell Sabreliner, que han resentido las operaciones de las secciones de Aviación en el interior del país. La nueva Administración política seguramente obligará a rediseñar el organigrama del despliegue de los medios aéreos, especialmente en esas secciones del Noroeste del país.

Hasta que eso suceda, es interesante ver la evolución que la AE ha tenido en los últimos años. En la actualidad, el Comando de la Aviación del Ejército se compone orgánicamente de batallones, escuadrones y secciones de Aviación distribuidos a lo largo y ancho de Argentina. Su principal base de



operaciones se encuentra en la Guarnición Militar de Campo de Mayo, en la Provincia de Buenos Aires.

Departamento Técnico

Del Departamento Técnico depende el Batallón de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601 Brigadier General Antonio Parodi, que fue creado en 1959 y tiene por misión esos servicios al total de las naves del componente aéreo. En el último año, algunos de los trabajos, allí realizados históricamente, han sido encargados a FAdeA (Fábrica Argentina de Aviones), que se ha encargado de la pintura de los helicópteros Bell 212 y Huey II del Programa Hornero, siendo convertidos en el Centro Integral de Mantenimiento y Reparación Mayor de Helicópteros en Campo de Mayo. Recientemente llegó a Campo de Mayo un nuevo Huey II procedente de FAdeA, el AE-476, que voló a sus instalaciones para recibir la aplicación del esquema de pintura antes de regresar al servicio.

Adicionalmente, el Departamento Técnico decidió a comienzos del pasado año que también sea FAdeA la encargada de realizar los trabajos de modernización y puesta en servicio de los helicópteros Agusta Bell AB206 adquiridos a Italia. Se trata de 15 aeronaves, realizando esas tareas con personal propio, entrenado y habilitado en Italia, incluyendo la inspección de la célula a la que se le aplican los boletines mandatorios correspondientes, constatación de ausencia de corrosión, inspección de 1.500 horas del rotor principal y de 3.000 en el de cola.

En lo que atañe al motor, se aplican las directivas emanadas de la DIGAMAC (Dirección General de Aeronavegabilidad Conjunta), que incluyen el reemplazo de aquellos componentes con vida útil limitada y la revisión general (overhaul) de los módulos vencidos e inspección de 300 horas, según mandato del fabricante, Rolls-Royce.

En cuanto a la cabina de pilotaje, es totalmente renovada con un conjunto de Garmin que incluye un Sistema de Visión Sintética (SVS) y una apreciable mejora en el de comunicaciones, estando éste desarrollado por la firma argentina Redimec, que ha destinado personal técnico a FAdeA para el montaje y puesta a punto del nuevo equipamiento. Este proyecto contempla, no solo poner en vuelo estos aparatos para la AE, sino que, mediante un acuerdo entre el Ministerio de Defensa y el de Seguridad la fuerza transferirá 5 aeronaves a este último.

Batallón de Helicópteros de Asalto 601

El Batallón de Helicópteros de Asalto 601 fue creado en 1986 sobre la base de la Sección de Helicópteros del Batallón de Aviación de Ejército 601, que estaba conformada por dos compañías de Helicópteros, la A, que contaba con 2 Boeing CH-47C Chinook y 8 Aérospatiale (hoy Airbus Helicopters) AS330L Puma; mientras que la B disponía de unos 20 Bell UH-1H BF. La misión era el transporte aéreo, en el primer caso, y el asalto, en el segundo, conduciendo tropas de Infantería.



El personal técnico, vital sostén de las operaciones aoterrestres (foto Guillermo Sentis).

En la actualidad, para estas misiones se trabaja estrechamente con el Regimiento de Asalto Aéreo, unidad de Infantería creada en diciembre de 1996 y que forma parte de las tropas de despliegue rápido. Está en estrecho contacto con los medios de la AE, operando en todo este extenso país y en cualquier condición climática. Los medios aéreos con los que cuenta esta unidad son helicópteros UH-1H BF, Huey II, Bell 212 y 3 AS 332 Súper Puma adquiridos en 1988 por el Instituto Nacional del Antártico y entregados al Comando de Aviación de Ejército para que los opere sobre el Continente Blando a partir del rompehielos Q5 ARA Almirante Irizar.

Será seguramente la primera unidad de la Institución en recibir el sistema que reemplace a los UH-1H BF. Se conoce que el objetivo es incorporar el UH-60 fabricado por Mielec-Sikorsky en Polonia y una segunda opción es el Leonardo AW139, aeronave ésta que tiempo atrás estuvo a punto de ser incorporada, con negociaciones muy avanzadas, hasta el punto de que un grupo de oficiales de AE viajó a las instalaciones del fabricante para tomar contacto, causando una muy buena impresión.

Batallón de Aviación de Apoyo de Combate 603

El Batallón de Aviación de Apoyo de Combate 603 se constituyó en 2013 en base a la fusión del Escuadrón de Aviación de Apoyo de Inteligencia 601 (unidad que estuvo oficialmente dotada hasta 2015 con los Grumman OV-1D Mohawk) y el de Apoyo General 603, con aviones CASA C212-200 Aviocar y De Havilland of Canada DHC-6-200 Twin Otter y, hasta que se dieron de baja, el Rockwell Sabreliner y las dos variantes de los Fairchild Swearingen Metroliner, III y IV.

Al ser dados de baja los OV-1D se produjo la fusión de ambas unidades, comenzando a gestionar su reemplazo por los Diamond DA-42 a través de un acuerdo con la firma estadounidense Mohawk Technologies, mediante el cual la Aviación de Ejército acordó ceder una cantidad de los primeros a cambio de 3 de los segundos, que llegaron a la Argentina en vuelo en enero de 2016.

Estos aviones, nunca fueron aceptados formalmente por la AE, debido a que debían recibir un completo Overhaul, que incluía un cambio de motores, y la totalidad de los sistemas de sensores para tareas de



Los nobles Bell UH-1H tendrán dificultades logísticas en los próximos años y ya se requiere un digno sucesor (foto Guillermo Sentis).

inteligencia e instalar cámaras fotográficas, con lo que los costos tornaban muy dificultoso que estos trabajos puedan concretarse; a lo que se sumaba también la resistencia por parte del entonces director de Aviación de Ejército a que esta unidad mantuviera sus medios de ala fija. Esta situación hizo que los Diamond permanecieran en tierra desde entonces, realizando sólo uno de ellos algunos vuelos

 **Simloc**
Flight Simulation



SOLUCIONES
INTEGRALES PARA LA
SIMULACIÓN AÉREA

www.simloc.aero | info@simloc.es | (+34) 910 591 325





Helicóptero Super Puma transportando carga en la eslinga, en este caso un vehículo liviano (foto Guillermo Sentis).

de comprobación. Al momento de escribir estas líneas hay conversaciones para traspasar estos aviones a la Gendarmería Nacional para su uso como escuela.

Durante diciembre de 2015 se recibieron 2 Cessna 208B Grand Caravan EX, elevando la cantidad a 4, adquiridos vía FMS (Foreign Military Sales) a Estados Unidos, (con la llegada un año después de otros 2. Están equipados con aviónica digital G1000 NXi de Garmin y una serie de equipos y accesorios que les permite adaptarse rápidamente para efectuar traslados sanitarios, transporte de pasajeros y de carga, complementados con la incorporación de 1 Cessna Citation 500B, que sustituyó al Sabreliner.

En la actualidad esta unidad está dotada de C212-200; DHC-6-200 y 300, Grand Caravan EX y Citation 500B, es decir, que agrupa todas las aeronaves de ala fija. Su específica misión es la de proveer con sus medios el transporte de la logística necesaria para las operaciones de otras unidades de AE y del Ejército. Además, está en condiciones de efectuar evacuaciones sanitarias.

De acuerdo a lo que se está planificando, y a la espera que las partidas presupuestarias lo permitan, está previsto incorporar otro birreactor Citation y al menos 2 Grand Caravan, que en parte vendrían a reemplazar a los desprogramados Merlin III y IV y cubrir los requerimientos en el interior de la nación.

Escuadrón de Aviación y Exploración y Ataque 602

El Escuadrón de Aviación y Exploración y Ataque 602 se formó en el año 1970 y desde un principio estuvo equipado con helicópteros Bell UH-1H BF. En 1979 recibió 9 Agusta A109; 3 de los cuales tomaron parte en el conflicto armado con Inglaterra por la Islas Malvinas, siendo 1 de estas destruida en tierra y las otras 2 capturadas y enviadas al Reino Unido para ser expuestas en museos.

Si bien los A109A han permanecido en inventario, las operaciones con estos aparatos se vieron comprometidas por la falta de un

soporte técnico adecuado, lo que causó que en 2007 fueran dados de baja. A pesar de ello, 1 se vendió a la Gobernación de la Provincia de Santa Fe. Su recuperación es imposible por los costos para actualizar boletines y estructuras.

Durante el servicio de los UH-1H BF, estos helicópteros han empleado una variada gama de armas, que van desde lanzacohetes de 70 y 105 mm. a ametralladoras MAG de 7,62 y Browning 12,7 mm. Se utilizaron XM-3 de 24 y de 6 tubos, Yaguaraté de 6 con cohetes Pampero de 105 mm. y MAG soportadas en un mismo afuste desarrollado por Fabricaciones Militares (FM); lanzacohetes Gallo I y II de 7x70 y MAG de 7,62, también en el mismo afuste; lanzacohetes AE238, misil aire-tierra FM Martín Pescador; y otro afuste que soportaba una ametralladora Browning M2HB de 12,7 en un mismo afuste con el Yaguaraté.

Este variado conjunto podía y puede ser configurado de variada manera, utilizándose otros lanzacohetes en el mismo afuste y/o agregando una MAG de 7,62 mm. o alguna variante de .50 (12,7) Con respecto al armamento, está previsto poner en servicio y continuar con el desarrollo ya comenzado de un afuste para el montaje de las ametralladoras M-17 Minigun que se recibieron junto a los AB-206.



Los elementos de ala fija realizan tareas de traslado de carga por todo el país (foto Guillermo Sentis).

Escuela de Aviación del Ejército Coronel Ingeniero Antonio Arenales Uriburu

En 1989 se estableció en las instalaciones del Aeródromo Militar de Campo de Mayo la Escuela de Aviación del Ejército Coronel Ingeniero Antonio Arenales Uriburu, donde se realizan los siguientes cursos: Básico de Pilotos de Ejército (helicóptero y avión), Instructor de Vuelo, Técnico en Mantenimiento de Aeronaves, Vuelo por Instrumentos, Gestión de recursos y Seguridad en Vuelo.

En 2019 se ha agregado un curso destinado a aspirantes a ingresar al EA como suboficiales, dirigido a alumnos egresados de escuelas de orientación aeronáutica. De todos los que se dictan, el más importante es el Curso Básico Conjunto Pilotos de Helicóptero, destinado a la formación inicial de las 3 Fuerzas Armadas de Argentina y, como ha sucedido en el pasado año, a pilotos de la Armada de la República Oriental del Uruguay.

También, como parte de los destinados a la formación de pilotos, complementariamente se imparten los cursos con capacidad de vuelo nocturno, asistidos por sistemas de noche, a través del empleo de visores amplificadores de luz residual. Para la capacitación de los aspirantes a oficiales piloto, la Escuela cuenta con una serie de simuladores de vuelo específicos. En el caso de los aviones se emplea el Frasca 141.

De helicóptero hay un simulador básico, o de procedimientos, que consiste en una maqueta de la cabina de UH-1H y un simulador Frasca 2002 FTD (Flight Training Device) de esa aeronave, que dispone de presentación visual, que le permite al piloto representar todo tipo de emergencias que es peligroso reproducirlas en un helicóptero real, favoreciendo así el desarrollo de habilidades y competencia para las tripulaciones. Este simulador está compuesto por una estación de control (Graphical Instructor Station); cabina de pilotaje (cockpit); sistemas eléctrico ECL (Electric Control Loading), de sonido digital y visual FVS 200TX.

Para la magnitud geográfica del país, faltan más medios de todo tipo (foto Guillermo Sentis).



Complementariamente, la Escuela incorporó recientemente el Adiestrador Táctico de Aviación de Ejército, puesto a punto por los pilotos instructores, que permite el desarrollo de simulaciones de misiones tácticas sobre distintos tipos de escenarios y cuenta con gafas de realidad virtual para transmitir al alumno una sensación verídica absoluta en las maniobras que desarrolla durante el ejercicio. Fue puesto a punto a muy bajo costo y puede ser utilizado a través de un submenú para crear un simulador para artillero de puerta de UH-1H, que habilita a un suboficial en el empleo de una ametralladora MAG de 7,62 mm.

Hay, además, dos simuladores de vuelo cautivo Cicare SVH-4. El material aéreo se compone de aviones Cessna T-41D Mescalero y helicópteros Bell 206B Jet Ranger III. A

fin de noviembre de 2019 se recibieron los primeros 3 Agusta Bell 206, que a partir del 2020 pasaron a formar parte de la flota de helicópteros de la Escuela de Aviación del Ejército.

Por toda la nación

La presencia del Comando de Aviación de Ejército desde su creación no se ha circunscripto a operar desde el Aeródromo Militar de Campo de Mayo, lejos está de eso. Con el transcurrir de los años, y de acuerdo a las posibilidades operativas y el material de vuelo disponible, se han ido creando distintas secciones de Aviación, que sirven de Apoyo a las unidades del Ejército argentino distribuidas a lo largo y ancho del país, siendo un componente de

vital importancia para la fuerza terrestre. Con una operatividad envidiable y en todo el extenso territorio nacional, dispone de un altísimo nivel de utilización de sus medios aéreos. Posee una capacidad de mantenimiento excelente, que se ve reflejada en el mismo campo de maniobras y en el continuo apoyo a la ciudadanía, ante catástrofes y accidentes, donde sus equipos operan continuamente.

Pese a esto, buena parte de sus medios ya presenta una antigüedad creciente, que dificultará las operaciones en pocos años, en especial la flota de los venerables Bell UH-1H. Aunque tiene sus máquinas favoritas para sustituir a los viejos Huey, el reequipamiento dependerá, una vez más, de factores políticos y no de planes y directrices castrenses prolijas y adecuadas. ○

HÉROUX DEVTEK

Héroux-Devtek España ya ha entregado los primeros Crane Mobile Equipment para el A400M. Trabajamos al máximo nivel, con nuestros productos de alta tecnología para la industria de defensa.

www.herouxdevtek.com



CRANE MOBILE EQUIPMENT

CESA is now part of Héroux-Devtek

CESA
COMPANIA ESPAÑOLA DE SISTEMAS AERONÁUTICOS S.A.U.