



Escuadrón Fenix

por escuadr | May 16, 2022 | Escuadrón Fenix

HISTORIA SOBRE LA CREACION DEL “ESCUADRON FENIX” Y SU PARTICIPACION EN EL CONFLICTO MALVINAS DE 1982

El tipo de convocatoria de aviones civiles y militares para cumplir distintas misiones, durante la recuperación de nuestras Islas Malvinas, encontraba sustento en los principios del poder Aeroespacial Integral Nacional, para cumplimentar tareas “no ofensivas”, dando nacimiento al ESCUADRON FENIX CIVICO MILITAR.

La idea que dio origen al nacimiento del Escuadrón Fénix, nació de un proyecto cuya finalidad fue crear una agrupación orgánica integrada por profesionales pilotos del ámbito civil que, como tripulantes de esos aviones, concurrirían a respaldar el accionar de la Fuerza Aérea Argentina.

En principio y para dar paso a ello se comenzó por la convocatoria a empresarios, propietarios de dichos aviones, como así también a las Instituciones del Estado, para que los cedieran para tan noble y patriótico fin.

Para el “Conflicto Armado” que se avecinaba, los pilotos civiles recibieron una rápida instrucción que tuvo una duración de una semana, otorgándoseles grado militar y credenciales identificatorias para ejercer las obligaciones y atribuciones que impone el deber militar, acorde a lo que determinan los protocolos de la Convención de Ginebra.

Más allá de lo establecido por nuestra Constitución Nacional, constituyó un alto honor que se distinguiera a los pilotos civiles con la convocatoria para defender la soberanía del territorio argentino, habida cuenta que nuestra Carta Magna en su artículo 21 establece que todo ciudadano argentino está obligado a armarse en defensa de la patria y de la misma Constitución, conforme a las leyes que dicte el

Congreso y los decretos del Poder Ejecutivo.

El espíritu combativo de los pilotos del ESCUADRON FENIX estaba puesto en la defensa de nuestra bandera y nuestros valores, constituyendo un gran honor para todos, habida cuenta que se conocieron muchos casos de civiles que se presentaron espontáneamente como voluntarios y no tuvieron la suerte de ser convocados.

Existe un antecedente de convocatoria a los aviadores civiles cuando en el año 1978, nuestro República estuvo muy cerca de un conflicto armado con la República de Chile, llegando a conformarse un escuadrón aéreo denominado "Escuadrón Cero" u "Operaciones Especiales", registrándose ensayos con aviones bimotores de motor convencional, como apoyo al accionar de la Fuerza Aérea Argentina, pero evitada la confrontación por la mediación del Papa JUAN PABLO II, con la brillante intervención del Cardenal SAMORE, por lo que no se llegó a entrar en operaciones en aquella oportunidad.

Las aeronaves que fueron utilizadas en esta oportunidad contaban con múltiples ventajas, como ser, autonomía, velocidad, excelente nivel de vuelo, aviónica de última generación, y particularmente la imposibilidad de ser discriminadas por los radares del enemigo, lo que les permitía su mimetización y ser confundidas con aviones caza, por tener un eco-radar similar engañando a los operadores enemigos del control del espacio aéreo inglés, tanto en las naves como posiciones controladas y/o barridas desde las Islas.

La actuación de los pilotos civiles, convocados por la Fuerza Aérea Argentina, con aviones ejecutivos desprovistos de armamento, para cumplir misiones en la guerra por la recuperación de nuestras Islas Malvinas, se produjo como una necesidad de utilizar aviones de última generación, con instrumental de navegación adecuados para operar en mar abierto, asistiendo logísticamente a la aviación de combate de la Fuerza Aérea Argentina, cuyo campo de operación siempre fue el continente a diferencia de la aviación naval, preparada para esas lides desde los portaaviones.

Para las distintas tareas encomendadas, una treintena de aviones civiles se sumaron a otros seis aviones Lear Jet militares, no artillados, con fines no ofensivos, pertenecientes a la II Brigada Aérea y al Instituto Nacional de Aviación Civil, dando nacimiento con fecha 28 de Abril de 1982 al mítico "ESCUADRON FENIX".

El Escuadrón Fénix de Malvinas operó entre el 28 de Abril y el 14 de Junio de 1982 (resolución 341/2021 del JEMGFAA), con el cumplimiento de distintas misiones, bajo condiciones de alto riesgo y en condiciones climáticas extremas. Existen reportes de vuelos que demuestran que se traspasaron límites e instancias de seguridad de vuelo, donde algunos pilotos no pudieron seguir los manuales para poder hacer el trabajo y sobrevivir a la gesta.

A fines del mes de Abril, el Comandante de la Fuerza Aérea Sur, Brigadier D. ERNESTO CRESPO, ordenó en forma verbal la no inclusión de tripulantes civiles en misiones de alto riesgo aéreo próximo a nuestras islas. Pero pese a la orden impartida y con sustento a necesidades operativas apremiantes, se implicaron tripulantes pertenecientes al ámbito de la aviación civil que llevaron a cabo misiones de alto riesgo de manera profesional, revestido de espíritu patriótico.

Esa actividad operativa realizada por el ESCUADRON FENIX durante todo el conflicto bélico constituye un mérito sin precedentes en el esfuerzo de la guerra, ya que mediante el empleo de aeronaves privadas y públicas (dentro de las que resultan comprensivas las militares) se logró desgastar a la flota británica en el mantenimiento de su respectivo poder aéreo.

Estas aeronaves no se encontraban artilladas, de modo tal que las mismas se enfrentaban al enemigo sin la posibilidad de dar alguna respuesta bélica, por lo que su única alternativa consistía en las maniobras evasivas que pudieran realizar para evitar impactos mortales, provenientes de los aviones Harrier y/o misiles lanzados desde tierra o de las posiciones navales. Así también igual desventaja y pérdida de chances tenían en caso de enfrentamiento, por el hecho de que estas aeronaves no contaban en ningún caso con la posibilidad de eyección o del lanzamiento en paracaídas de sus tripulantes y por ultimo quedaban libradas a su buena suerte. Este condicionamiento en no pocas ocasiones creó situaciones en extremo marginales y desgastantes para sus miembros, los que a pesar de ellas no dejaron de exponerse a iguales eventos una y otra vez, poniendo en juego sus vidas ante el peligro, y en un menor grado o no, pero del mismo modo que las escuadrillas de ataque argentinas, pudiendo ser derribadas en cualquier momento durante toda la contienda bélica de Malvinas.

Así fue que esa Unidad Aérea “sin armas”, integrada por hombres de fe, tuvo su bautismo de fuego, enfrentándose con coraje a una potencia mundial como Escuadrón Operativo de la Fuerza Aérea Argentina.

El día 12 de abril de 1982 se había establecido la Zona de Exclusión Marítima (ZEM). El 28 de abril de 1982 el Ministerio de Defensa Británico comunica a Buenos Aires el establecimiento de una Zona de Exclusión Total (ZET), Aérea y Marítima en un predio de 200 millas náuticas alrededor de las Islas Malvinas.

A partir del 01 de mayo de 1982 se establecen los límites en que toda aeronave civil o militar que penetrase en esa zona sin autorización de Londres sería considerada hostil y sujeta al ataque de las Fuerzas Británicas.

El comandante de la FAS y su estado mayor, habían trabajado intensamente para afrontar la grave responsabilidad que el día 1 de mayo se tornaba realidad: la de

enfrentar a un enemigo totalmente superior en tecnología y medios y para colmo en un teatro que por sus características no era habitual para los hombres de la Fuerza Aérea Argentina. Las Islas Malvinas y la situación creada por la reacción de Gran Bretaña al enviar una poderosa fuerza configuraban el Teatro de Operaciones típicamente naval, donde los medios aéreos propios solo deberían – en lo teórico- jugar un rol tangencial, no directo, en las operaciones. El principal Problema Militar Operativo que debió resolver la FAS estaba dirigido directamente a la supervivencia de sus medios y personal.

La tarea básica del Sistema de Armas “Escuadrón Fénix”, con los aviones Lear Jet, los de Fuerza Aérea Argentina y los Lear Jet civiles (con personal militar a bordo) era la de pinchar los lóbulos del radar enemigo, engañar y/o confundir (diversión), provocando un alerta constante y desgaste permanente que imponía a las fuerzas británicas mantener en el aire su poder aéreo de defensa. Esta tarea de diversión, permitía distraer la atención del potencial bélico enemigo, mientras las verdaderas incursiones armadas de aviones caza-bombarderos argentinos, se realizaban por otros sectores de las Islas, fuera del señuelo que provocaban las escuadrillas Fénix. El Hawker Siddley fue utilizado fundamentalmente como retransmisor en vuelo; los Cessna Citation fueron utilizados como medios de exploración y reconocimiento a mar abierto; los Mitsubishi en guiado de escuadrillas de combate y distracción. También se simulaban formaciones de aviones de ataque acercándose a la flota británica; colaboración en búsqueda y salvamento; traslados de insumos médicos y sanitarios y traslados de personal y equipamiento.

Los restantes aviones civiles como el Merlin Metro II, los Turbo Commander y los Aerostar 600A, fueron destinados a realizar tareas de exploración y reconocimiento cercano, colaboración en búsqueda y salvamento cercano, traslado interbases de personal, material, correo, insumos médicos y sanitario.

La dependencia de las operaciones del Escuadrón Fénix, surgían de la Fuerza Aérea Sur (F.A.S.), que tenía su base y su Centro de Información y Control (C.I.C.), en Comodoro Rivadavia. El desarrollo de las operaciones distribuía los C.I.C. necesarios para las mismas en los lugares de despliegue sobre el continente en la extensa costa Patagónica, como ser Bahía Blanca, Trelew, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Río Grande.

Como desdoblamiento del Comando de Operaciones Aéreas, en tiempos de guerra, se crea entonces el Comando Aéreo Estratégico, bajo esta estructura orgánica y recibiendo sus órdenes por medio de la F.A.S. El Escuadrón Fénix, no deja de intervenir en forma constante desde principios de mayo hasta la terminación del conflicto.

Cada participante del Escuadrón Fénix tiene una experiencia que lo iguala con

cualquier otro excombatiente de Malvinas, esto es la vivencia de la guerra, poniendo en juego lo máspreciado que un mortal posee, su propia vida. Muchos estuvieron cerca de perderla, incluso siendo presa de la propia tropa que, en el afán por defender su tierra, en más de una oportunidad produjo pérdidas por error, como así también la efectividad enemiga al derribar el 07 de junio de 1982 un Lear Jet, cuyos integrantes pertenecían al Escuadrón Fénix.

El Escuadrón Fénix tuvo su Bautismo de Fuego en el conflicto armado por las Islas Malvinas en 1982, la significativa baja fue la de su propio Jefe. En oportunidad que dos Lear Jet-35 con los indicativos Nardo 1 y Nardo 2 volaban en escuadrilla. El Nardo 1 un LR-35 matrícula T-24, fue derribado sobre el Estrecho de San Carlos pereciendo quien era su comandante el Sr. Vicecomodoro Rodolfo Manuel de la COLINA, junto con su tripulación, copiloto el Mayor Juan José FALCONIER, aerofotógrafo el Capitán Marcelo Pedro LOTUFO, operador de comunicaciones el Suboficial Ayudante Francisco Tomas LUNA y mecánico de aeronave el Suboficial Auxiliar Diego Antonio MARIZZA

Estos fueron derribados a 12.000 metros de altitud, a las 09:02 hrs. manteniendo enlace con el radar de Malvinas, quien no informaba sobre algún peligro cercano, pero sin saberlo entraban dentro del radio de acción de los nuevos misiles Sea Dart con que contaba el Destructor HMS. Exeter, quien disparó dos de ellos sobre los Nardo 1 y 2.

Al advertir esta situación Nardo-1 avisa a Nardo-2 pero la maniobra evasiva del viraje escarpado no fue suficiente para esquivarlo y uno de los dos misiles impacta en la parte posterior de su empenaje, luego de casi dos minutos de agonizante caída la aeronave se estrelló en la isla Borbón al norte de la Gran Malvina, bajo el seguimiento absorto e impotente de su compañero de escuadrilla.

La simulación de los ataques del Escuadrón Fénix continuó durante todo el conflicto, sus pilotos y mecánicos dieron lo mejor de sí mismos, afrontando y superando las difíciles situaciones que les impuso la tarea, con responsabilidad, entrega personal y profesional, extremando el celo por cumplir de la mejor manera posible cualquier misión que fuera necesario realizar y asignada por la superioridad.

La actitud de los miembros del Escuadrón Fénix de asumir la responsabilidad civil de la defensa de la Patria, en conjunto con la propia de los militares que conformaron dicho grupo aéreo, permitió brindar un apoyo eficiente y útil, para que la Fuerza Aérea Argentina hiciera con sus aviones de combate la tarea propia de ataque y destrucción del enemigo, lo que llevo a su lucimiento durante la contienda armada. Más allá de los resultados es importante considerar la visión del enemigo, cuando el Almirante Woodward reconocía en sus memorias que había subestimado a su enemigo y que desconocía el potencial de la Fuerza Aérea Argentina diciendo: «Jamás

pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron».

Probablemente si los oponentes ingleses hubieran tomado conocimiento sobre el engaño provocado por las aeronaves del Escuadrón Fénix comandadas por pilotos civiles convocados y/o militares, hubieran vivido una gran vergüenza, ante la distancia que separa la preparación militar contra sólo la profesional puesta en juego por los Pilotos Argentinos, en el desarrollo de las operaciones aéreas.

El objetivo fue cumplido, la diversión, la distracción, el engaño fue logrado, y también el desgaste, todo ello permitió siempre la penetración de las reales incursiones de nuestros caza-bombarderos donde fuera necesario, como así también todas las otras tareas de apoyo aéreo operativo que permitieron cumplimentar y asegurar la efectividad de la Operación Aérea Militar. Con esto la Argentina demostró que la aviación Británica no lograría la superioridad aérea y que su sistema de armas aeronaval no resultaría invulnerable como los enemigos británicos imaginaban.

El Escuadrón Fénix, como el Ave Fénix, y su espíritu para defender la patria cuando sea necesario, vive en el corazón de cada uno de aquellos que integraron este glorioso Escuadrón.

Este Escuadrón que fuera conocido, recién, después de finalizado el conflicto, cumplió ampliamente con todas las tareas impuestas por la Fuerza Aérea Sur y solo los Británicos saben de la cantidad trastornos ocasionados, con este sistema de armas, que simulaban ser aviones de combate dirigiéndose al blanco y esos ecos en sus radares, que aparecían y desaparecían, a cualquier hora del día o de la noche, generando alertas y desgastando los sistemas defensivos de la Task Force. Además se llevaron a cabo una cantidad de misiones de apoyo a los aviones de ataque, a los cuales se los acompañó y asistió durante sus vuelos. La pérdida de uno de nuestros aviones, con nuestro Jefe de Grupo y nuestro Jefe de Escuadrón como pilotos, demostró el elevado profesionalismo y entrega con que se libró la batalla, con aviones desarmados e indefensos, pero sabiendo que se realizaba una tarea de gran utilidad para la Fuerza Aérea Argentina, todos cobijados bajo nuestra Enseña Patria y el orgullo de ser pilotos, e integrantes de la Gloriosa FUERZA AEREA ARGENTINA.

ESTRUCTURA DEL COMANDO AEREO ESTRATEGICO

Jefe Comando Aéreo Estratégico Brigadier Mayor Helmut Conrado WEBER

Comandante de la Fuerza Aérea Sur Brigadier Ernesto Horacio CRESPO

Jefe de las Secciones de Exploración y Reconocimiento y Operaciones

Electrónicas Comodoro Ronaldo Ernesto FERRI

Jefes del Escuadrón Fénix

El Escuadrón Fénix estuvo a cargo del Vicecomodoro Roberto Cardoso hasta el día 13 de mayo.

El Vicecomodoro Rodolfo De la Colina hasta el día 7 de junio, cuando tripulando el

Lear Jet 35 A T-24 de la Fuerza Aérea Argentina en misión de Exploración y Reconocimiento fuera derribado, perdiendo la vida.

El Vicecomodoro Rubén Eduardo Román hasta el día 14 de Junio, realizando vuelos de rehabilitación y posteriormente vuelos de exploración y reconocimiento como tripulante observador a partir del 08 de junio de 1982.

ESCUADRON FENIX TRIPULANTES DEL AMBITO CIVIL CONVOCADOS (Con el grado de convocatoria)

Pilotos

1. Primer Teniente (Rva. FAA) D. Edgardo Alberto ACOSTA
2. Alférez (Com.) D. Pedro Ricardo ALCOBE
3. Oficial Principal (PFA) D. Ignacio Juan ARCIDIACONO
4. Alférez (Com.) D. Federico Carlos Alberto AROCENA
5. Alférez (Com.) D. Jorge Basilio ARRECHEA
6. Alférez (Com.) D. Norberto Celso BARRERA
7. Alférez (Com.) D. Norberto Agustín BARRERA
8. Alférez (Com.) D. Jorge Miguel CABRERA CASTILLA
9. Teniente (Rva. FAA) D. Héctor L. CACERES
10. Alférez (Com.) D. Jaime Ricardo CAMPS
11. Oficial Principal (PFA) D. Miguel Ángel CANCRINI
12. Alférez (Com.) D. Manuel Mariano CASTRO
13. Alférez (Com.) D. Vicente COLLERONE
14. Alférez (Com.) D. Juan Gerónimo CROSA
15. Alférez (Rva. FAA) D. Teodoro Alfredo DELORME
16. Oficial Inspector (PFA) D. Oscar Alberto DIAZ
17. Alférez (Com.) D. Marcelo Eduardo DUCUING
18. Alférez (Com.) D. Ángel Norberto ESNAGOLA
19. Alférez (Com.) D. Martín Fernando ETCHEVERRY
20. Alférez (Com.) D. José María FERRARI
21. Alférez (Com.) D. Edgardo Leopoldo FERREYRA
22. Teniente (R.FAA) D. Ernesto Alberto GABOTTO

23. Alférez

- (Com.) D. Miguel Carlos GAMEN
24. Alférez (Com.) D. Alfredo Horacio GARATTI
 25. Alférez (Com.) D. Luis GARCIA
 26. Alférez (Com.) D. Norberto Francisco GARCIA MARIN
 27. Alférez (Com.) D. Claudio Juan Esteban GERVAI
 28. Alférez (Com.) D. Gonzalo GIL
 29. Alférez (Com.) D. Rodolfo GAVAGNIN
 30. Alférez (Com.) D. Adrián Jorge GONZALEZ
 31. Primer Teniente (Rva. FAA) D. Lorenzo GONZALEZ

32. Guardiamarina (Rva. AA) Raúl Salvador GUEVARA
33. Alférez (Com.) D. Roberto Enrique HARRIAGUE
34. Alférez (Com.) D. Dennis Reginald Jammes HARVEY
35. Alférez (Com.) D. Arnoldo Eloy LOPEZ
36. Alférez (Com.) D. Francisco LOPEZ MOLINA
37. Alférez (Com.) D. Alberto Jorge MAC INTYRE
38. Subcomisario (PFA) D. Aníbal Oriente MANTERO
39. Alférez (Com.) D. Roberto Constantino MARIANI
40. Subteniente (Rva. EA) D. Hugo Silvio MERCANTE
41. Alférez (Com.) D. Eduardo Néstor MEYER
42. Alférez (Com.) D. Carlos Lorenzo MIRANDA
43. Alférez (Com.) D. Iván Néstor PAREDES
44. Alférez (Com.) D. Rubén Omar PEREZ
45. Alférez (Com.) D. Aldo José PIGNATO
46. Alférez (Com.) D. Roberto Luis PIGNATO
47. Subcomisario (R.PFA) D. Fernando Alberto PIÑEIRO
48. Alférez (Com.) D. Ricardo Tadeo PLA
49. Teniente (Rva. FAA) D. Aníbal Dante POGGI
50. Alférez (Com.) D. Carlos Alberto POGRZEBNY
51. Alférez (Com.) D. Mario Adolfo QUARLERI
52. Alférez (Com.) D. Carlos Alberto QUIROGA
53. Teniente Primero (Rva. EA) D. Carlos Manuel RODRIGUEZ
54. Alférez (Com.) D. Leónidas José RODRIGUEZ UZAL
55. Alférez (Com.) D. Juan Julián REDONDA
56. Alférez (Com.) D. Hugo Adolfo SANTAMARIA
57. Alférez (Com.) D. Mariano SALOTTI
58. Alférez (Com.) D. Pedro SARALEGUI
59. Alférez (Com.) D. Luis Alberto SPALLA
60. Alférez (Com.) D. Carlos Alfredo STEWART HARRIS
61. Alférez (Com.) D. Jorge Alberto VEGA
62. Alférez (Com.) D. Carlos María VERGARA RUZO
63. Alférez (Com.) D. Francisco Daniel VILLAVERDE
64. Subteniente (Rva. EA) D. Alberto Hernán WILLIAMS
65. Primer Teniente (Rva. FAA) D. Emil WILLIAMS
66. Primer Teniente (R.FAA) D. Carlos Alberto ZUNGRI

Mecánicos y Técnicos

67. Suboficial Principal (R.FAA) D. Miguel Amado ACOSTA
68. Suboficial Mayor (R.FAA) D. Ernesto ARMELLA
69. Cabo (Com.) D. Robel Edgardo BERTOGLIO
70. Suboficial Principal (R.FAA) D. Luis Horacio GALLO
71. Sargento (PFA) D. Jorge Aníbal MARTINEZ

72. Cabo (PFA) D. Ángel Pedro MASCARIN
73. Cabo (Com.) D. Hernán Gerardo MORETTA
74. Cabo (Com.) D. Adrián Martín PETROCCELLO

75. Cabo

(Com.) D. Guillermo Norberto ROMANO

EMPRESAS PRIVADAS, GOBERNACIONES Y REPARTICIONES DEL ESTADO QUE COLABORARON CON PERSONAL Y MATERIAL AEREO EN LA GESTA DEL ATLANTICO SUR

ESCUADRON FENIX

AERONAVE EMPRESA / ORGANISMO TRIPULACION

AVIONES A REACCION

HAWKER SIDDLEY

125-700 LV-ALW YACIMIENTOS PETROLÍFEROS FISCALES – Pilotos: POGGI Aníbal D.-
PÉREZ Rubén O. -MARIANI Roberto C. – Mecánico: ACOSTA Miguel A.

LEARJET

LR-24 LV-JTZ ORUE S.A. – Pilotos: HARVEY Dennis R. – QUARLERI Mario A.

LR-24 LV-JXA AEROMASTER S.R.L – Pilotos: MIRANDA Carlos L. – ALCOBE Pedro R.

LR-25 LV-MBP BANCO INTERCAMBIO REGIONAL – Pilotos: PIGNATO Aldo J. –
VILLAVARDE Francisco D.

LR-25 LV-OEL EDITORIAL SARMIENTO – Pilotos: PIGNATO Roberto L. – SALOTTI
Mariano

LR-35 LV-ALF LOMA NEGRA S.A.- Pilotos: ACOSTA Edgardo A – – DELORME Teodoro
A – REDONDA Juan J

LR-35 LV-OFV EST. MODELO TERRABUSSI S.A. – Pilotos: STEWART HARRIS Carlos A. -
GARCIA Luis

LR-35 LV-ONN DAHM AUTOMOTORES – Pilotos: LÓPEZ Arnoldo E. – MAC INTYRE
Alberto J.

LR-36A LV-LOG BUNGE Y BORN S.A. – Pilotos WILLIAMS Emil –AROCENA Francisco C.
A.- Técnico: PETROCELLO Adrián M

CESSNA CITATION

C500 LQ-

MRM POLICÍA FEDERAL ARGENTINA – Pilotos: MANTERO Aníbal O. – DÍAZ Oscar A. –
CANCRINI Miguel A. -ARCIDIACONO Ignacio J. – Técnicos: MARTÍNEZ Jorge A. –
MASCARIN Ángel P.

C500 LV-LZR ARBOL SOLO S.A. – Pilotos: GARATTI Alfredo H. – MERCANTE Hugo S.

C500 LV-MGB MASSALIN Y CELASCO S.A.C.E.I. – Pilotos: BARRERAS Norberto C- –
BARRERAS Norberto A

C500 LV-MMR AUTOMOTORES Y SERVICIOS S.A. – Pilotos: PIÑEIRO Fernando A. –
GAMEN Miguel C.

C501 LV-MZG LÍNEAS AÉREAS SUREÑAS – Pilotos: COLLERONE Vicente – GONZÁLEZ
Adrián J.

C550 LQ-TFM DIRECCIÓN GENERAL DE FABRICACIONES MILITARES – Pilotos: CROSA
Juan G.- RODRÍGUEZ UZAL Leónidas J .- Técnico: GALLO Luis H.

AVIONES TURBO HELICE

MITSUBISHI

MU2 LV-MOP BANCO INTERFINANZAS S.A. – Pilotos: GIL Gonzalo J. – ECHEVERRI
Martín F.

MU2 LV-OAN LORENZO SOTO (FINBER) – Pilotos: SARALEGUI Pedro – ZUNGRI Carlos
A.

MU2 LV-ODZ VICENTE ROBLES S.A. -Pilotos: QUIROGA Carlos A. – MEYER Eduardo N.

MERLIN

III-B LV-

MRL ASTILLEROS ALIANZA S.A. – Pilotos: GONZÁLEZ Lorenzo – RODRÍGUEZ Carlos M.

TURBO COMMANDER

AC690A LV-

LTU GAS DEL ESTADO – Pilotos. GARCÍA MARÍN Norberto F. – CABRERA CASTILLA
Jorge M. – PLA Ricardo T.-
Técnico: ARMELLA Ernesto

AC690A LV-LTX GAS DEL ESTADO – Pilotos: CASTRO Manuel M – LÓPEZ MOLINA
Francisco – VERGARA RUZO Carlos M. –
Técnico: ROMANO Guillermo N.

AC690B LV-LMU CATA. S.A.C.I.F.I. – Pilotos: CÁCERES Héctor L. – WILLIAMS Alberto H.-
Técnico: MORETTA Hernán G.

AC690B LV-LRF CATA. S.A.C.I.F.I. – Pilotos: SANTAMARIA Hugo A. – ESNAGOLA Ángel
N.- Técnico: BERTOGLIO Robel E.

AVIONES MOTOR ALTERNATIVO

AEROSTAR

TS600 – LV-MDM COLLOCA S.A. – Piloto: GERVAI Claudio J. E.

TS600 LV-MEG RADIO EMISORA CULTURAL SACIFI (RADIO RIVADAVIA) . -Piloto:
POGRZEBNY Carlos A.

TS600 LV-MII VARNECO S.A. – Pilotos: CAMPS Jaime R. – VEGA Jorge A.

TS600 LV-MSN ACINDAR S.A. – Piloto: ARRECHEA Jorge B.

TS600 LV-MEE AEROMASTER SRL – Piloto: GAVAGNIN Rodolfo

TS601A LV-MDE E.N.Y.S. S.A. – Pilotos: GABOTTO Ernesto A – SPALLA Luis A.

TS601B LV-MEJ YUNQUE S.A. – Piloto: FERREYRA Edgardo L.

S601P LV-MDH METALÚRGICA MELIAN – Pilotos: FERRARI José M. – MARTÍN
SÁNCHEZ José

Pilotos que cumplieron funciones a bordo como Observadores: DUCUING Marcelo E.-
PAREDES Iván N.

TRIPULANTES DE LA FUERZA AEREA EN AVIONES LEAR JET

Personal Militar y Civil de la FAA

1. Vicecomodoro D. Rodolfo Manuel DE LA COLINA
2. Vicecomodoro D. Rubén Eduardo ROMÁN
3. Mayor D. Roberto Francisco CARDOSO
4. Mayor D. Juan José Ramón FALCONIER
5. Mayor D. Ricardo Ramón GONZALEZ
6. Capitán D. Miguel Ángel ARQUES
7. Capitán D. Nicolás Rubén BENZA
8. Capitán D. Juan Manuel MARTINEZ VILLADA
9. Capitán D. Clemente Ignacio VELASCO
10. Capitán D. Antonio Florentino BUIRA
11. Capitán D. Ricardo Héctor CEAGLIO
12. Capitán D. Carlos Alberto PANE
13. Capitán D. Jacinto DESPIERRE
14. Capitán D. Rafael GONZALEZ OSTERODE
15. Capitán D. Narciso JURI
16. Capitán D. Eduardo GLOGGER
17. Capitán D. Marcelo Pedro LOTUFO
18. Capitán D. Carlos Daniel RONCONI
19. Primer Teniente D. Eduardo Ernesto BIANCO
20. Primer Teniente D. Miguel Ángel BONAZ
21. Primer Teniente D. Raúl Humberto CALLEJA

22. Teniente D. Luis Alberto HERRERA
23. Teniente D. Oscar Néstor DOMINGUEZ
24. Teniente D. Enrique Gabriel FELICE
25. Teniente D. Gustavo Adolfo CERCEDO
26. Teniente D. Alfredo CABALLERO
27. Teniente D. Eduardo Enrique CASADO
28. Suboficial Ayudante Osvaldo Luis MONDOLO
29. Suboficial Ayudante Héctor HOET
30. Suboficial Ayudante Alberto FERNANDEZ
31. Suboficial Auxiliar José María CUSCUETA
32. Suboficial Auxiliar Guido Antonio MARIZZA
33. Suboficial Principal Ricardo Antonio FREIJO
34. Suboficial Ayudante Carlos Esteban OJEDA
35. Suboficial Ayudante Víctor MARTINON
36. Suboficial Ayudante Jorge Alberto MIRA
37. Suboficial Ayudante Luis Alberto PRINCICH
38. Suboficial Ayudante José Antonio GORDIOLA
39. Suboficial Auxiliar Luis María ERRAZQUIN
40. Suboficial Ayudante Francisco Tomás LUNA
41. Cabo Principal Eduardo José ELVIRA
42. Cabo Principal Juan Carlos HERNANDEZ
43. Cabo Principal Gerardo Alberto PANSA
44. Cabo Principal Roberto Oscar PREVEDI
45. Cabo Primero Emilio José COIRINI
46. Cabo Principal Hugo Daniel BORNICES
47. Cabo Principal Eduardo Alfonso LAGGER
48. Cabo Principal Javier Francisco MOI

49. Cabo

Primero Jorge BAZAN

50. Cabo Primero F Juan Carlos FALCHI
51. Cabo Primero Alejandro LOPEZ
52. Cabo Primero Juan Manuel MOTHE
53. Cabo Primero Emilio Tomás PAIGES
54. Cabo Primero Dardo Cafasso ROCHA
55. Técnico I Daniel Ernesto F GONZÁLEZ.
56. Personal Producción I Rubén Jorge BERTA
57. Personal Producción I Raúl Ernesto CERRUDO
58. Personal Producción I Edgar José LENARDON
59. Personal Producción I Asunción Urbano RIOS

FUERZA AEREA ARGENTINA

AERONAVE ORGANISMO TRIPULACION

A REACCION

LEARJET

LR-35 T-21 / T-22 / T-23 / T-24 GRUPO AEROFOTOGRAFICO DE LA II BRIGADA
AEREA – PARANA – PERSONAL MILITAR

LR-35 VR-17 INSTITUTO NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL – Verificador Radioeléctrico –
PERSONAL MILITAR

TURBO HELICE

GUARANI

IA-50 F-34 GRUPO AEROFOTOGRAFICO DE LA II BRIGADA AEREA PARANA –
PERSONAL MILITAR

Aeródromo La Matanza – Centro Universitario de Aviación - Camino de Cintura 9399 –
C.P. 1776 – 9 de Abril – Provincia de Buenos Aires, Argentina
info@escuadronfenix.org.ar