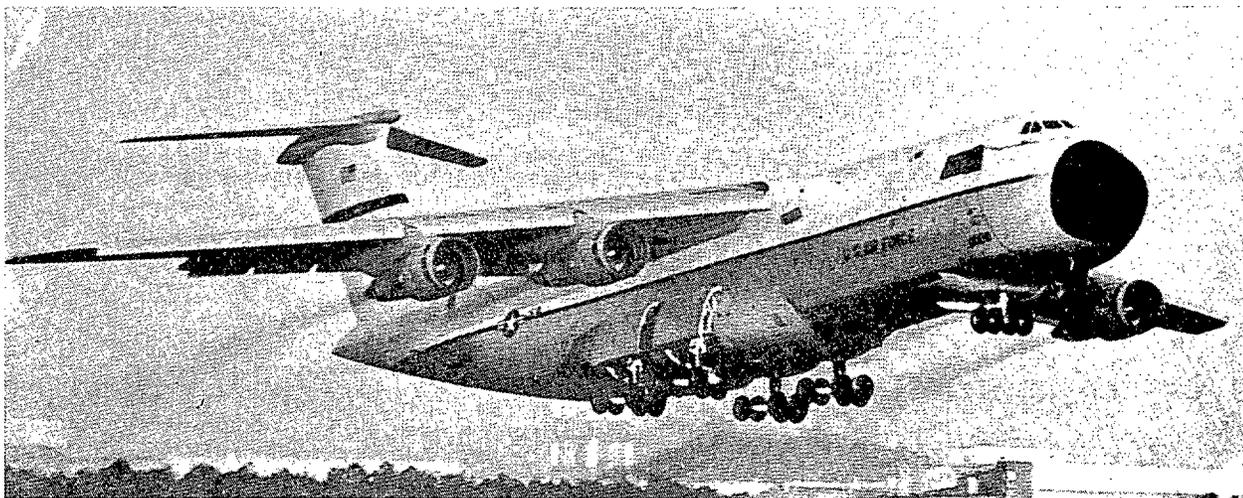


EL MANDO DEL TRANSPORTE AEREO MILITAR (MAC)

Con la introducción del C-5 "Galaxy", el mayor avión del mundo, en el año 1970 ha comenzado una nueva era en el transporte militar aéreo.

El MAC alcanzará una capacidad de transporte aéreo incomparable cuando se termine la sustitución de los actuales aviones de hélices - por los C-5 y C-141 a reacción. El C-141 "StarLifter", junto con el C-5, proporcionan al Mando la capacidad de desplegar fuerzas combatientes y equipos, incluyendo vehículos acorazados y pesados oruga, en cualquier lugar del mundo, y en el plazo de horas.



El transporte pesado militar de largo alcance C-5A "Galaxy"

El MAC existe, principalmente, para llevar a cabo su misión en tiempo de guerra y, es fundamental para esa misión, el mantenimiento en constante estado de preparación de un sistema de transporte aéreo militar adecuado y capaz para todas aquellas misiones asignadas por los Jefes de Estado Mayor Conjunto, a través del Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas.

Este Mando es responsable de variadas misiones que atañen a las Fuerzas Aéreas y al Departamento de Defensa: desembarco aéreo de fuerzas y equipos de combate, reabastecimiento logístico de las fuerzas desplegadas, lanzamiento de tropas y equipos de combate, evacuaciones sanitarias, salvamento y búsqueda aérea, recuperación de pilotos derribados y cápsulas espaciales; investigación y predicción meteorológica, diseminación, servicios audiovisuales y documentación fotográfica, mediciones aéreas electrónicas y fotocartografía. Igualmente, el Mando interviene, como agente ejecutivo, en los contratos que se realizan con la Aviación Civil para misiones de transporte por parte del Departamento de Defensa.

El cuartel general del MAC en Scott AFB, III (Base de la Fuerza Aérea nº III) dirige, aproximadamente, unos noventa mil hombres, entre militares y civiles, situados en más de cuarenta países. La mayor parte del personal de este Mando se ocupa en misiones de transporte aéreo estratégico. Esta misión es realizada por dos Fuerzas Aéreas (La Fuerza Aérea 21, con base en McGuire, Nueva Jersey, y la Fuerza Aérea 22, Travis, California). Las principales unidades de la Fuerza Aérea 21 son: al Ala de Transporte 435 (MASWg), con base en Rhein-Main, Alemania; el Ala de Transporte 436 (MAWg), en Dover, Delaware; y la 437 -- (MAWg), en Charlestown, Nueva Jersey. Las cuatro unidades de la Fuerza Aérea 22 son: la 60 (MAWg) con base en Travis, California; la 61 (MASWg) en Hicam, Hawai; la 62 (MAWg) en, McChord, Washington y la 63 (MAWg) en Norton, California.

El MAC cuenta también con varias unidades para servicios técnicos y misiones especializadas.

- El Servicio Audiovisual Aeroespacial (AAVS), en Norton, AFB, California. Es el único elemento de las Fuerzas Aéreas que se ocupa de los productos fotográficos y videos y de los servicios. Estos están a disposición, no solo las Fuerzas Aéreas, sino también del Departamento de Defensa, de la Comisión de Energía Atómica y de otros organismos gubernamentales.
- El Servicio Meteorológico del Aire (AWS), Ecott. AFB, Illinois actúa en una red mundial de instalaciones meteorológicas para apoyar a las unidades de Aire y Ejército a todos los niveles. El AWS cuenta con más de cincuenta aviones, especialmente preparados para misiones meteorológicas, y proporciona apoyo meteorológico para el combate.
- El Servicio Aeroespacial de Rescate y Recuperación (ARRS), en Ecott, AFB, Illinois. Prepara y equipa fuerzas para realizar, tanto en paz como en guerra, misiones de búsqueda, salvamento y recuperación. El campo de sus actividades es a escala mundial y abarca desde la recuperación de combatientes en el S.E. asiático, hasta la recuperación de vehículos y personal que regresan del espacio.

- Servicio Aeroespacial Cartográfico y Geodésico (ACGS), Forbes, AFB, Kansas. Su misión es la de recoger datos geodésicos para las necesidades cartográficas de las Fuerzas Aéreas y del Ejército. Además realiza mediciones en tierra y actividades para determinar los valores de la gravedad en los asentamientos de misiles, instalaciones de radar y estaciones seguidoras de satélites.

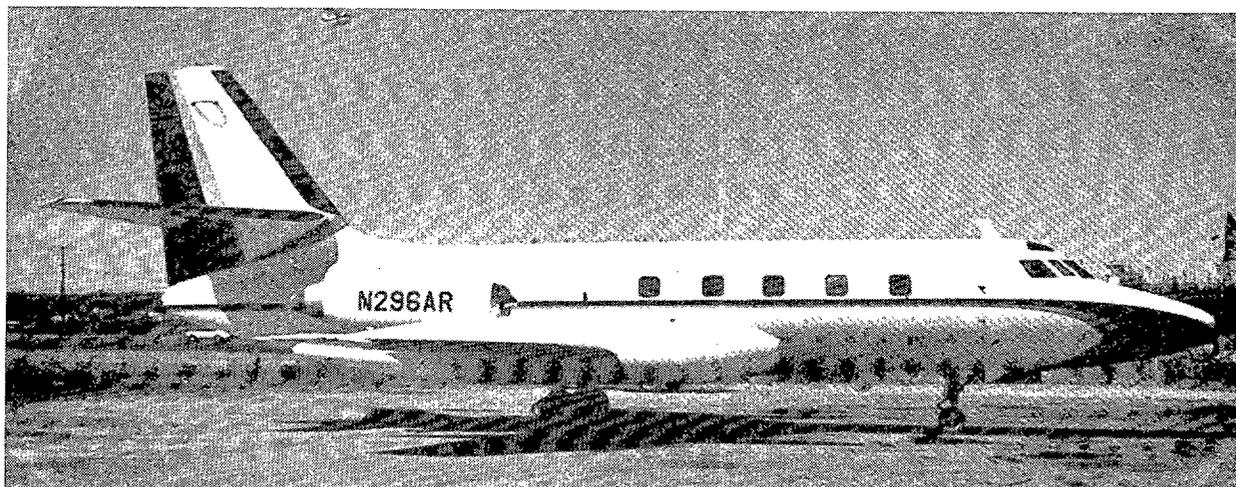
Adicionalmente cuenta con tres Alas independientes de transporte aéreo para la realización de misiones espaciales:

- . Ala de Transporte Aéreo Militar 89 para Misiones Especiales, con base en Andrews, AFB Md, se encarga del transporte aéreo de los altos funcionarios del gobierno, incluyendo al Presidente, Vicepresidente, miembros del Gabinete y dignatarios extranjeros.
- . Ala 375 de Transporte Aéreo Sanitario, en Scott, AFB, se dedica al transporte de personal herido y familiares, de cualquiera de los ejércitos, dentro del territorio continental de EE.UU., del área del Atlántico Norte y de la del Caribe. En el año fiscal 1970 este sistema de evacuación aérea transportó más de -- 67.000 enfermos a unos 530 hospitales y centros sanitarios de EE.UU.
- . Ala 443 de Transporte Militar, en Altus, AFB Oklahoma, es un Ala especial para entrenamiento de las tripulaciones de vuelo y personal de tierra del MAC. Apodada "la universidad del MAC", este Ala realiza, mediante simuladores y otros medios, la preparación para los vuelos con el C-141 "StarLifter" y el C-5 "Galaxy".

El MAC recibe ayuda considerable de sus Fuerzas de Reserva (Reserva de la Fuerza Aérea y Guardia Nacional Aérea). Estas fuerzas combinadas suponen unas 42.000 personas y más de 300 aeronaves de diversos tipos. Las Fuerzas de la Reserva están entrenadas de acuerdo con los niveles medios del MAC, y son capaces de aumentar las posibilidades de éste en caso de movilización.

La extraordinaria capacidad del MAC, para realizar las misiones de transporte aéreo estratégico se demuestra anualmente mediante ejercicios como el realizado en 1970 (El Reforger/Crested Cap. Reforger II) en el que se transportaron más de 11.000 hombres de la 1ª División de Infantería, "la Gran División Roja", desde EE.UU. a Alemania, con 144 misiones de vuelo de los C-141 y una docena de misiones de vuelo de -- C-133, en un período de 7 días. El transporte completo, incluyendo el mismo número de misiones para el regreso de hombres y equipo a los EE. UU., en donde se celebrarían a continuación maniobras, necesitó, aproximadamente, 9.000 horas de vuelo de los aviones del MAC.

También en el área europea, el MAC proporcionó transporte para atender al despliegue y de tropas y equipo durante el ejercicio "Deep Furrow", así como a un lanzamiento de fuerzas de asalto aerotransportadas a lo largo del ejercicio. Aun mayor fué el transporte aéreo realizado por el MAC durante los ejercicios "Car Crew III" y "Dawn Patrol". Las tripulaciones del MAC transportaron por aire 1.200 paracajistas del Ejército de EE.UU. en Europa, y 180 toneladas de material de apoyo, hasta una zona de lanzamiento en el N.E. de Italia, en apoyo del ejercicio "Dawn Patrol".



Avión de transporte ligero JetStar

En el área del Pacífico el MAC proporcionó transporte aéreo para la serie de ejercicios de "Leprechaun Laughter", en las islas Hawai y en Freedom Vault, en el sur de Corea.

El MAC durante el año fiscal de 1970 transportó 35.750 mantas para las víctimas de las inundaciones de Honduras y Marruecos. Realizó 18 misiones de ayuda e intervención en importantes desastres en la costa del Golfo de los EE.UU., como consecuencia del huracán "Camille", y aereotransportó heridos procedentes de la catástrofe producida por el huracán "Celia", en Corpus Christi, Texas.

Las víctimas del tornado de Lubbock, Texas, recibieron ayuda en un plazo de 15 horas, después de que la petición llegase al MAC. El transporte aéreo de provisiones, helicópteros, y tripulaciones de rescate del MAC aliviaron los sufrimientos de las comunidades costeras del Perú, durante el terremoto. El MAC envió también helicópteros al Pakistán, a finales de 1970, cuando aquella área fué devastada por terribles mareas.

Otra actividad del MAC a quien le está especialmente asignada, es la del apoyo a la red de asentamiento de misiles estratégicos del SAC. En 1970 se transportó, por vez primera, un "Minuteman III C". A finales del año se habían transportado por aire, un total de 44 misiles de varios tipos. La mayoría de ellos del tipo "Minuteman III".

El transporte aéreo sanitario al país se realiza actualmente con aviones a reacción tipo C-9 Nightingal, primer avión específicamente acondicionado para el transporte de heridos. En el año fiscal 1970, y a lo largo de todo el mundo, se transportaron más de 140.583 enfermos o heridos. Esta cifra incluye 78.181 bajas, de los que 30.174 eran de guerra, aereotransportados dentro del área del Pacífico a EE.UU., en C-141 adaptados a las necesidades sanitarias.

El primer C-5 "Galaxy" fué entregado en la base de Charleston el 6 de junio de 1970. El mayor avión de reacción y transporte del mundo. Este avión, junto con el C-141 "Star Lifter" darán a la defensa un grado de movilidad jamás poseída anteriormente. Los C-5 y C-141 pueden transportar divisiones enteras aeromóviles, de infantería, mecanizadas y acorazadas a cualquier lugar del mundo.

Otros escuadrones de C-5 están ubicados en Travis AFB, California y Dover AFB, Delavere, esperándose que encuentren operativos para mediados de 1971.

Cuando la proyectada fuerza de aviones C-5 esté totalmente operativa, la capacidad de transporte aéreo militar de EE.UU. será cinco veces la de 1961.

El transporte aéreo del Canal totalizó, durante el año fiscal de 1970, 2.890.514 pasajeros y 658.643 toneladas de carga, con una disminución de un 9,2% respecto del año anterior. El movimiento a través del Canal, en apoyo del S.E. asiático, con un movimiento total de 1.860.841 pasajeros y 439.957 toneladas de carga decreció en relación al año fiscal de 1969.

Aproximadamente un 91% del tráfico de estos pasajeros, y un 60% de la carga, fueron transportados por medios de la aviación comercial previamente contratados por el MAC.

Mirando al futuro, se han incluido nuevas líneas de transporte de pasajeros y carga, además de las ya existentes, en los programas militares de construcción. Una parte de estas innovaciones será la de transportes totalmente mecanizados de equipajes y mercancías.

Asimismo, se estudiará la mejora de las instalaciones para los pasajeros en estos tipos de aviones de transporte que como se sabe, requiere amplias bodegas de carga.

Se están construyendo nuevas instalaciones para el transporte de pasajeros en Rhein-Main, Alemania; Mildenhall, Inglaterra; Incirlik, - Turquía y en Hickam, Hawai. Se proyectan nuevas instalaciones de carga en Mildenhall, Inglaterra; Yokota, Japón y en Dover, Delavere; mientras que la terminal para aviones de carga en Travis California está actualmente en construcción. Además de las instalaciones existentes se encuentra en marcha un nuevo aeropuerto de carga en Charleston, proyectándose otro en Ramstein, Alemania. Asimismo se están proyectando nuevos terminales de pasajeros en McGuire, Charleston y Travis en EE.UU., en Yokota, Japón, y en Torrejón, España.

El año 1970 fué de grandes reorganizaciones y reducción de fuerzas en ultramar. La adición de complicados al inventario del MAC ha aumentado la complejidad de las necesidades y la demanda de personal especializado.

Según las palabras del general Jack J. Catt, Jefe del MAC "estamos orgullosos de las realizaciones de este año y aceptamos el desafío de hacer más y mejor con menos medios. Aceptamos este desafío como un objetivo que será alcanzado mediante los esfuerzos combinados de todos los individuos profesionales del MAC".

+ + +

M A N D O D E L T R A N S P O R T E A E R E O M I L I T A R

Cuartel General en la Base Aérea de SCOTT, Illinois

