

La Aviación Argentina

Por FELIPE E. EZQUERRO

El magnífico vuelo trasatlántico de las aeronaves argentinas "Santa María", "Pinta" y "Niña" ha levantado verdaderas oleadas de emoción. Tan alto y noble fué el motivo y significación del viaje, tan expresiva la elección de los nombres con que se bautizó a los tres grandes aparatos, que fácilmente se desvía el pensamiento por cauces sentimentales o literarios al tocar el tema. Cuantos presenciaron en Barajas el día 5 de diciembre el aterrizaje de los Cadetes del Pláta, saben muy bien que no hay ninguna figura retórica en nuestras palabras.

Pero plumas mejor cortadas que la nuestra han pulsado ya la cuerda lírica. Veamos nosotros más bien la difícil empresa, maravillosamente ejecutada, como una manifestación brillante del grado de perfección alcanzado por las alas argentinas. Y examinemos en detalle el panorama interesantísimo que nos ofrece uno de los países que más intensa actividad aeronáutica registra en los actuales momentos, seguros de que en nuestro trabajo encontraremos muchos motivos de satisfacción.

La industria aeronáutica.

En octubre de 1927 se estableció en la ciudad de Córdoba la Fábrica Militar de Aviones, bajo la dirección del Mayor don Bartolomé de la Colina, que hoy ocupa el cargo de Secretario de Aeronáutica. En un principio, los talleres cordobeses funcionaron a base de licencias de aeroplanos y motores de origen extranjero; pero ya en 1932 comenzó la construcción de aparatos de propio diseño. El primero fué el "Ae. C-1", triplaza de turismo, con motor Armstrong Siddeley Mongoose, de 150 cv. A éste siguieron los biplazas deportivos y de entrenamiento "Ae. C-2" y "Ae. C-3", y el "Ae. M. O.-1", versión militar del primero de estos dos.

En 1933 se construyó el primer aparato de transporte, denominado "Ae. T-1", para

cinco pasajeros, provisto de motor Lorraine, de fabricación nacional, con el que se inauguró en febrero del año siguiente la línea aérea Córdoba-Buenos Aires. También fué empleado en las escuadrillas de transporte de la Aviación militar.

A fines de 1941 hace su ingreso en el campo de la construcción aeronáutica, bajo la dirección del Ingeniero José María Sueiro, la entidad Industria Metalúrgica y Plástica (IMPA), la cual produce el monoplano biplaza ligero IMPA-LF-11 "Chorlo", que realizó sus vuelos iniciales en el aeropuerto de Quilmes, cerca de Buenos Aires, el 25 de julio de 1942, y al que pronto sucede otro prototipo, el IMPA "Tu-Sa-O", cuyas pruebas se efectuaron un año después. Este era también de dos asientos, pero con cabina cerrada, y llevaba un motor Gipsy de 130 cv. La fábrica construyó igualmente pequeñas series de planeadores elementales.

Otra Empresa constructora hace también su aparición en el mismo año 1941: la S. A. Speddo & Paolini, a la que se debe la ejecución de los planos del pequeño monoplaza "Tucán T-1", de los que era autor el Ingeniero Alfredo Turbay.

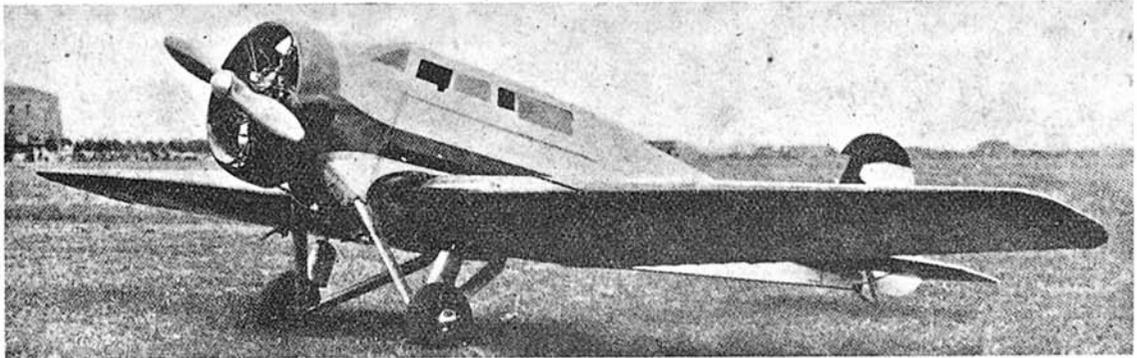
Sin embargo, quien verdaderamente continúa llevando la genuina representación técnica de la Aviación argentina es la primeramente citada Fábrica Militar de Aviones, luego transformada en Instituto Aero-técnico, que recibe un notable impulso bajo la dirección del Coronel don Juan Ignacio San Martín. En 1939 construye series del caza americano "Curtiss 75" y del biplano alemán de entrenamiento "Focke Wulf 44", así como los motores Wright Cyclone y Siemens, veleros, hélices, etc.; pero a partir de 1940 se hace nuevamente notar por su política de prototipos nacionales, que vienen designados con nombres inconfundiblemente indígenas. Primero es la avioneta de turismo "El Boyero", equiparable a la "Pi-

per" o "Aeronca" norteamericanas, a la cual las circunstancias de la guerra, con la dificultad consiguiente para la adquisición de materias primas, impidieron construirse en cantidad. En estas últimas semanas se ha hablado de una firma que está interesada en su desarrollo en serie. Después construye el motor I. Ae.-16 "El Gaucho", de 450 cv. de potencia y nueve cilindros en estrella, para cuya aplicación crea el monoplano "I. Ae.-DL-22", de entrenamiento avanzado, inspirado en el "North American NA-16". En 1946, diseñado por el Coronel San Martín, nace el I. Ae.-24 "Calquin", nombre que en lengua araucana quiere decir "Aguila Real", y que constituye una excelente réplica del "Mosquito" británico. Con dos motores Pratt & Whitney Twin

litares de las Misiones diplomáticas acreditadas en Buenos Aires fué un acontecimiento verdaderamente sensacional. Todavía, antes de cerrar esta parte de nuestra información, citaremos al recentísimo I. Ae.-31 "Colibrí", pequeño avión de escuela y entrenamiento, del que no poseemos más dato que el de que está provisto de un motor Cirrus de 150 cv.

Fuerzas Aéreas.

Bajo esta denominación oficial se hallan comprendidos todos los servicios aeronáuticos militares, que están establecidos en distintos aeródromos, como El Palomar (Buenos Aires), El Plumerillo (Mendoza), General Urquizu (Paraná) y Córdoba. Ade-



Avión triplaza de turismo "Ae. C-1".

Wasp de 1.050 cv., es capaz de velocidades próximas a los 500 kilómetros por hora en misiones de caza-bombardeo, para las que lleva cuatro cañones de 20 milímetros en la proa y 800 kilogramos de bombas. El mismo mes de este año da a conocer el motor El Indio, de nueve cilindros en estrella, que desarrolla 600 cv. de fuerza. Por fin, a mediados de agosto último, como culminación de la meritísima obra que dejamos sintetizada, surge el "Pulquí", nombre que en el idioma aborigen significa "Flecha", con el que se designa al monoplano de caza "I. Ae.-27", primero de propulsión por reacción construido fuera del ámbito angloamericano, como demostración palpable de las posibilidades inmensas de la aportación latina a esta apasionante lucha por la velocidad. La máxima de este magnífico aparato excede de 850 kilómetros por hora, por lo que su presentación ante los agregados mi-

más, existe la Aviación Naval, que tiene sus bases en Puerto Belgrano, Punta Indio, Mar del Plata, etc. Su material de vuelo estaba integrado principalmente por cazas Curtiss "Hawk 75", de construcción argentina, como hemos dicho; aviones de ataque "Northrop 8-A"; de bombardeo, "Martin 139"; reconocimiento, "Grumman" y Vought "Corsair"; hidroaviones Consolidated "Catalina" y otros. Pero el advenimiento al Poder del General Perón ha dado origen, en este como en tantos otros aspectos de la vida del país, a una notable renovación. Y como la Argentina es una de las pocas naciones que puede sostener una política de absoluta independencia con respecto a las llamadas áreas del dólar o de la libra ("The New York Times" acaba de escribir que "es la única que se permite hablar de tú al coloso del Norte"), a la hora de comprar el material que le interesaba lo

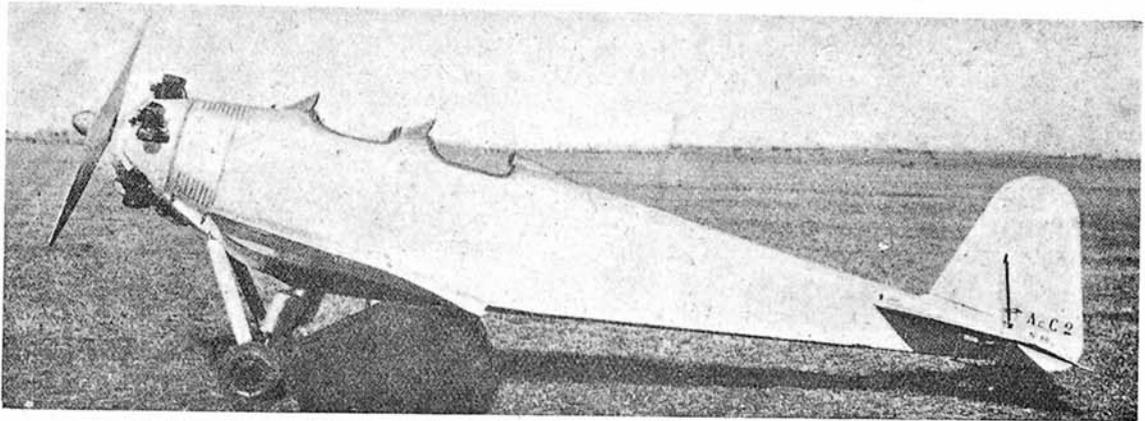
hizo donde y en la forma que le convino. ¿Aviones ingleses o americanos? De unos y otros, a su gusto, y por añadidura, algunos también italianos: Douglas "DC-4", Gloster "Meteor", Avro "Lincoln", Fiat "G-55", etcétera, que han podido admirarse en la Exposición de Aeronáutica celebrada en el mes de septiembre, juntamente con los magníficos productos de la industria nacional.

Aviación comercial.

La aviación comercial, durante muchos años, estuvo vinculada en la Argentina a los intereses de Compañías extranjeras. La Aeropostale francesa, con sus "Latecoère", fué una de las más antiguas, y merecería nuestra cita, aunque sólo fuese por

Aires, utilizando aviones del tipo "Ae C-1", de que hablamos en la primera parte de nuestro trabajo. También debemos recordar a la Aeroposta Argentina, derivada de la antigua Aeropostale, con sus servicios a Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos y Río Grande, en la extremidad más meridional del Continente.

Hoy existe una amplia red de comunicaciones aéreas, atendidas por Empresas nacionales, que se distribuye de la siguiente forma: ALFA (Aviación Litoral Fluvial Argentino), ZONDA (Zonas Oeste y norte de Aerolíneas Argentinas) y la Aeroposta Argentina, antes mencionada, tienen a su cargo el servicio de líneas interiores. Y la ya conocidísima FAMA, establecida con un



Aparato de entrenamiento y deporte "Ae. C-2".

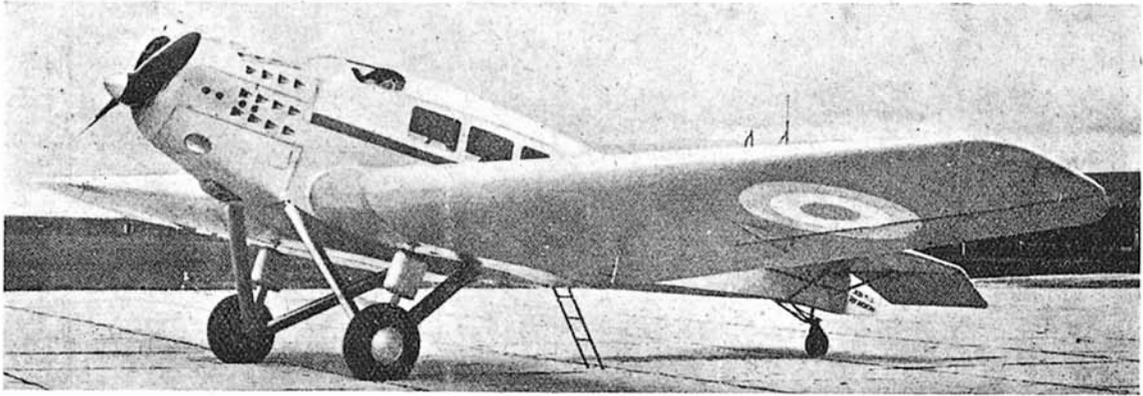
haber inspirado a Saint-Exupéry esas dos joyas de la literatura—verdadera literatura—aeronáutica que se llaman "Correo del Sur" y "Vuelo nocturno". El "Syndicato Cándor", medularmente alemán, funcionaba en combinación con los servicios trasatlánticos de los hidroaviones de la Lufthansa y del dirigible "Graf Zeppelin". La Pan American Airways enlazaba la ciudad de los rascacielos con la capital del Plata por medio de dos líneas: una que bordeaba la costa del Atlántico y la otra que se adaptaba al perfil de la del Pacífico, partiendo de Valparaíso, ciudad unida a Buenos Aires por la famosa línea transandina Buenos Aires-Santiago de Chile.

La primera entidad nacional de transporte fué la Aero Argentina, que inauguró el 8 de febrero de 1934 la línea Córdoba-Buenos

capital de 150 millones de pesos, cubre las líneas internacionales, que hoy llegan hasta Roma, pasando por Madrid, y que proyectan ampliarse a Egipto, Escandinavia y otros lugares.

También en la Aviación comercial argentina observamos el eclecticismo independiente que preside sus compras de material. Hoy vuelan con la bandera blanquiazul Douglas "DC-3" y "DC-4", Avro "York", Vickers "Viking", Short "Sandringham" y Havilland "Dove", y su programa de compras comprende Avro "Tudor", Bristol "Freighter", "Martin 202", "Convair 240", "Fiat 212", "Savoia Marchetti 95" y la futura incorporación del gran "Breda Z-308".

El aeropuerto bonaerense de El Palomar es uno de los de mayor actividad existentes



El "Ae. T-1", pequeño avión para transporte de pasajeros.

en el mundo, ya que a él confluyen, con los aparatos argentinos, los de diversas Compañías extranjeras, tales como nuestra Iberia, Pan American, LAN (chilena), Cruzeiro do Sul (brasileña), la BOAC. (inglesa) y la Compañía Aeronáutica Uruguaya, constituyendo un punto de encuentro excepcional, donde puede verse junto a los "Constellation" de último modelo, con las insignias yanquis, los veteranos Focke Wulf "Cóndor", de la Compañía brasileña, que vienen de Río de Janeiro en siete horas, y cuya esbeltez de líneas proclama el acierto de un diseño alemán de hace diez años.

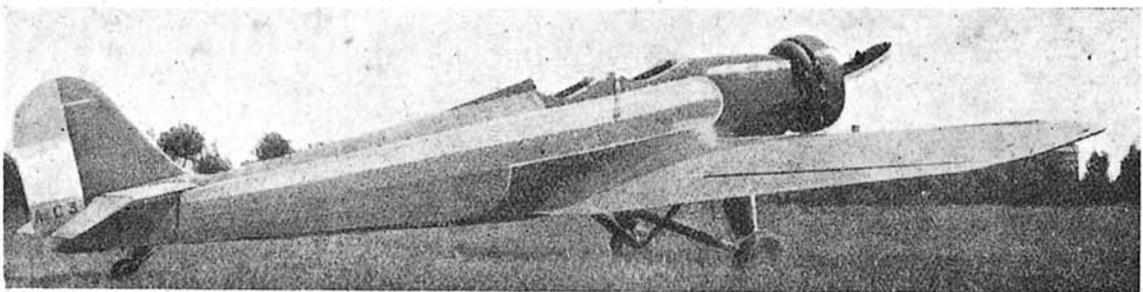
Aviación deportiva y de turismo.

Son numerosos los Aero Clubs constituidos en la Argentina al calor de una creciente afición de los particulares por las cosas del aire. Cuarenta y nueve son los centros de esta clase que funcionan en la actualidad, trece de los cuales poseen escuela de pilotaje; y como la riqueza cerealista y ganadera del país constituyen el mejor elemento de cambio en un comercio interna-

cional abrumado por el problema de las divisas, y que parece cada día más ligado a la fórmula romana del "do ut des", resulta que las importaciones de aparatos civiles —lo mejor de cada nación— alcanzan cifras considerables allí donde, por otra parte, la ausencia de restricciones en el consumo de gasolina convierte al aviador privado en un ser privilegiado y envidiable para los del resto del mundo, con la sola excepción de los yanquis.

El vuelo sin motor goza de gran número de adeptos. La meca del volovelismo radica en Córdoba. Concursos anuales atraen a dicha ciudad a los mejores especialistas del vuelo silencioso, habiéndose obtenido muy buenos resultados. Roberto Laplace alcanzó en 1945 2.250 metros de altura; Ulrico Galluser se mantuvo en el aire, sin interrupción, seis horas veintisiete minutos, y el mismo Laplace, que había establecido la marca de distancia en 227 kilómetros, la elevó el pasado año a 403.

Una clara muestra del interés oficial por el perfeccionamiento del vuelo sin motor



Biplaza deportivo "Ae. C-3".

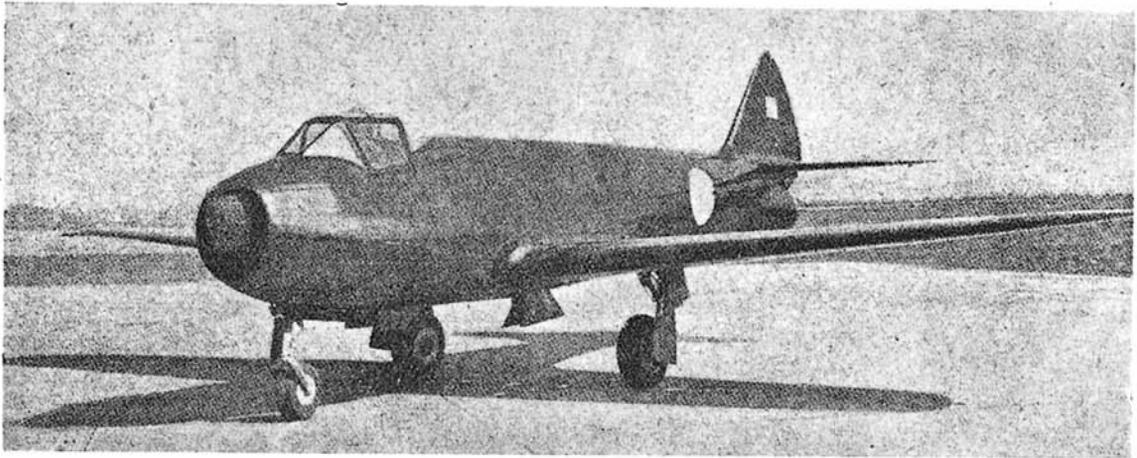
argentino ha sido el envío reciente de una promoción de alumnos a nuestra Escuela de Huesca, con lo cual, al honrarnos, han contribuído a poner de relieve el prestigio de nuestro primer Centro de enseñanza, puesto que en todos los aspectos de la Aviación, como hemos visto, la Argentina busca siempre lo mejor.

El Plan Quinquenal.

Hemos hablado de realidades espléndidas y no podemos omitir los prometedores proyectos que abarca el noblemente ambicioso Plan Quinquenal de Aviación. Creado para

perspectivas brindadas por la pujanza y floreciente situación del país han llevado ya a las firmas italianas Fiat, Breda, Caproni y Macchi al establecimiento de dos Empresas filiales. Especialmente se hace hincapié en que el reciente viaje a las tierras del Plata, efectuado por el ingeniero Filippo Zappata, tuvo por objeto estudiar la posibilidad de construir una serie de seis ejemplares del gran cuatrimotor "Breda Z-308" para 50 pasajeros, cuyo prototipo está a punto de terminar la Casa milanese.

El Plan Quinquenal afecta también al desarrollo de los servicios terrestres, habiéndose creado seis dependencias regionales de



El primer caza latino de propulsión por reacción, I. Ae. 27 "Pulqui", capaz de velocidades superiores a los 850 kilómetros por hora.

desarrollarse entre 1947 y 1951, busca la mayor cooperación entre el Estado y la industria privada en el empeño de estimular la ampliación y erección de nuevas instalaciones y la atracción de ingenieros y especialistas extranjeros que robustezcan la técnica y mano de obra nacionales, con el fin de llegar a la obtención de todos los tipos de aeroplanos necesarios a la Aviación comercial y de turismo desde la pequeña avioneta biplaza de 65 cv. hasta el gran aerotransporte de cuatro motores. Recordemos que el gran ingeniero francés Dewoitine se encuentra allí trabajando—es conocida su intervención en el diseño del "Pulqui"—, y agreguemos que las excelentes

infraestructura aeronáutica, que atenderán al mejoramiento de la red de aeropuertos de Salta, Formosa, Córdoba—considerado el centro de la aeronavegación austral—, Resistencia, Clorinda y Comodoro Ribadavia.

Finalmente, la Aviación privada y la comercial van a beneficiarse notablemente del influjo de las nuevas directrices. Se prevé una rápida multiplicación de los Aero Clubs y Escuelas de vuelo y una ampliación extraordinaria de la red de líneas aéreas, que sólo en sus servicios interiores deben incrementarse en cerca de 30.000 kilómetros, llegando a cubrir todo el territorio nacional desde las fronteras septentrionales de la nación hasta la misma Tierra de Fuego.