



FUERZA AÉREA ARGENTINA

SECRETARÍA GENERAL

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS



Boletín de la Dirección de Estudios Históricos

BDEH 7/2016



MINISTRO DE DEFENSA
ING. JULIO C. MARTÍNEZ

JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
BRIG. GRAL. VGM ENRIQUE V. AMREIN

SECRETARIO GENERAL
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
BRIG. JOSÉ J. VIDELA

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
COM. VGM (R) OSCAR L. ARANDA DURAÑO

BDEH

7/2016

BOLETÍN DE LA DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

sumario

EL HERCULES BOMBARDERO EN EL CONFLICTO MALVINAS - INDICATIVO TIGRE

3

Por el comodoro VGM (R) Roberto M. Cerruti



LA AVIACIÓN EN QUILMES: LA CONSAGRACIÓN

70

Por el licenciado Juan C. Benavente e Ítalo Nonna



MITOS Y MISTERIOS DEL EDIFICIO ALAS

92

Por la licenciada Norah P. Mazzucco



Coordinación Editorial:

Dirección de Estudios Históricos
Viamonte 153, EP - C1053ABD - CABA
E-mail: deh.edicion@faa.mil.ar

Los artículos del Boletín de la Dirección de Estudios Históricos reflejan la opinión de los autores y no, necesariamente, el pensamiento de la Fuerza Aérea Argentina. El propósito de esta publicación es exclusivamente académico.

Imagen de tapa: pintura de Exequiel Martínez que representa el ataque del TC-68 bombardero al superpetrolero "Hercules", el 8 de junio de 1982. (Archivo DEH-FAA).

Buenos Aires, agosto de 2016.



EL HERCULES BOMBARDERO EN EL CONFLICTO MALVINAS

INDICATIVO TIGRE

Por el comodoro VGM (R) Roberto Mario Cerruti
(Tercera edición, 2016)

Diplomado en Estado Mayor y Licenciado en Sistemas Aéreos y Aeroespaciales, profesor de Búsqueda y Salvamento Aeronáuticos. Egresó de la Escuela de Aviación Militar en 1970 y obtuvo el título de Navegador Militar en 1971. Cumplió actividad de vuelo en las siguientes aeronaves: Douglas DC-6/C-118, Hercules C-130 (instructor e inspector), Canberra Mk-62 (instructor) y Boeing 707 (instructor e inspector), mientras realizaba tareas en diferentes destinos internos en las brigadas de El Palomar y de Paraná. Durante 1982 se desempeñó como especialista en navegación aérea en el Escuadrón I C-130 del Grupo 1 de Transporte Aéreo de la I Brigada Aérea, volando diferentes misiones entre el 2 de abril y el 8 de junio. El Congreso de la Nación Argentina lo condecoró por su participación en el conflicto de Malvinas. En 1992 fue designado instructor de la Academia de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en el estado de Colorado. Ascendió a comodoro en 1995 y se desempeñó como jefe del Grupo Base 1 de la I Brigada Aérea y luego como director de Intendencia y director General de Abastecimiento en el Comando de Material. Solicitó su retiro en 2003. Desde 2004 hasta 2011 ejerció la docencia en el Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE) del Comando de Regiones Aéreas y de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) en las materias Sistema de Protección al Vuelo y Búsqueda y Salvamento Aeronáuticos.

Foto de portada: TC-68 modificado como bombardero, junio de 1982, I Brigada Aérea de El Palomar.
Crédito: Fuerza Aérea Argentina

Contenidos

Prólogo

Introducción

El inicio

Recuperación de las islas

Abastecimiento y traslado aéreo

Puente aéreo a partir del 1 de mayo

Primer aterrizaje: rompemos el bloqueo

Continúan los vuelos a Malvinas

El bombardero

Petrolero BP “British Wye”

Niebla marina (RFA “Fort Grange”)

Relato de un tripulante del RFA “Fort Grange”

Objetivo cumplido

Fragata y escape

Superpetrolero “Hercules”

Cronología de la misión

Actividad del 7 de junio

Actividad del 8 de junio

Actividad del 9 de junio

Últimos días del VLCC “Hercules”

Incógnitas

Final

* * *

Adjuntos y Anexos

Abreviaciones

Tabla de conversión de horas de vuelo

Prólogo

Luego de la primera edición de este escrito aparecida en 2012, algunos lectores se acercaron para brindarme desinteresadamente datos que podrían optimizar el trabajo. A ellos, mi agradecimiento.

En la segunda versión del texto incorporé los detalles aportados y otros que obtuve de mis investigaciones. Entre las nuevas precisiones recibidas surgió lo sucedido el 31 de mayo de 1982, cuando en un vuelo nos cruzamos en el océano Atlántico con el RFA¹ “Fort Grange” que iba camino a reunirse con la Fuerza de Tareas británica. En ese buque se encontraba el entonces teniente (Royal Navy) John Charles Osmond con quien he intercambiado correspondencia que me ha sido de gran utilidad.

De estos correos obtuve la información de que luego del 29 de mayo los buques de la flota inglesa que se dirigían al sur recibieron órdenes de apartarse de la costa americana para alejarse del alcance de los aviones de la Fuerza Aérea Argentina (FAA).

Así mismo, me acercaron recortes de periódicos brasileños referidos al VLCC² “Hercules”, con los que pude reconstruir los días previos al hundimiento del buque.

Estos nuevos datos que documentan los hechos hicieron que cambiara la división del trabajo en anexos y adjuntos, no para darle una jerarquía a esos testimonios sino para mayor comodidad del lector; también he agregado más fotos y croquis explicativos.

Además, merecía ser descripto el derribo del TC-63, único C-130 perdido en el conflicto, y hacer un homenaje a sus tripulantes³. Con ellos había compartido vuelos y diferentes actividades en la I Brigada Aérea; la misión que cumplían de “marcación de blancos navales” no era una tarea específica de la Fuerza Aérea y tampoco estaba contemplada en el *Manual de Procedimientos Operativos del Escuadrón I*. Pero cuando se está en guerra y se necesita, todo esfuerzo es poco.

En esta tercera versión del escrito, personal de la Dirección de Estudios Históricos contribuyó a pulir la edición del texto y a mejorar los croquis. Además, he utilizado como referencia el *Informe Final de la Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades en el Conflicto del Atlántico Sur*, más conocido como Informe Rattenbach, ya que no caben dudas de la objetividad, ecuanimidad y profesionalismo de su confección y análisis.

El conflicto bélico se desarrolló entre el 1 de mayo y el 14 de junio de 1982 en la Zona de Exclusión Total; durante ese período, los tripulantes de los escuadrones aéreos que volaron en esa área junto con el personal de las unidades que combatieron y permanecieron en las islas pagaron con hombres y material el costo de pertenecer al pequeño grupo de excombatientes.

Mi agradecimiento a los veteranos de guerra que volaron a las islas entre el 2 y el 30 de abril y a quienes desde el continente planificaron las operaciones militares

¹ RFA: Royal Fleet Auxiliary, Flota Real Auxiliar.

² VLCC: Very Large Crude Carrier, petrolero de gran porte.

³ Ver “Anexo Alfa: Derribo del TC-63 - Marcación de blancos navales”.

y nos brindaron el sostén logístico y el apoyo técnico, ya que sin ellos no hubiera sido posible cumplir con las misiones asignadas.

Un reconocimiento especial a mis camaradas con quienes integré una de las tripulaciones del Escuadrón I y con los que conviví durante el conflicto, para agradecerles el espíritu de equipo y el profesionalismo que demostraron en las situaciones vividas. Cada uno puso todo su esfuerzo, conocimiento y vocación de servicio.

Introducción

Durante el conflicto por las islas Malvinas, la Fuerza Aérea Argentina combatió con los medios disponibles y, en muchos casos, aplicó todo tipo de inventivas para suplir las diferencias tecnológicas con que contaba el adversario a fin de lograr el éxito. Una de esas ideas fue armar un C-130 Hercules con bombas para realizar tareas de interdicción aérea lejana –dadas las distancias que se deberían recorrer– con el fin de interferir el sostén logístico enemigo.

Este escrito es un registro de las actividades realizadas por la tripulación de esa aeronave desde el 2 de abril (cuando se conformó para las misiones de transporte aéreo a Malvinas) hasta el 8 de junio de 1982 (fecha de la última misión del C-130 bombardero).

Finalizada la contienda se comenzaron a publicar libros y artículos referidos a los hechos bélicos y a las anécdotas de guerra. A su vez la FAA, luego de diecisiete años y del trabajo de varias comisiones, publicó en dos volúmenes el Tomo VI de la colección «Historia de la Fuerza Aérea Argentina», titulado *La Fuerza Aérea en Malvinas*.

La obra empieza con los antecedentes históricos, relata la situación previa al conflicto, los sucesos de abril de 1982 y luego, en el Capítulo VII, describe las operaciones aéreas día por día incluyendo lo sucedido en cada fecha sobre la meteorología, la situación militar, las operaciones aéreas y algunas vivencias. En ese Capítulo VII el C-130 “Tigre” está registrado en un cruce a Malvinas y luego en operaciones de “Exploración y reconocimiento”, una forma de referirse a los vuelos de interdicción aérea, ya que las autoridades de la FAA de ese entonces decidieron mantener en secreto las misiones realizadas por esa tripulación. La razón de no dar a conocer esas operaciones fue ocultar la orden de la Fuerza Aérea Sur (FAS) de atacar un superpetrolero el 8 de junio de 1982.

Ese ataque motivó que la empresa Amerada Hess Shipping Corporation y otros iniciaran un pleito contra la República Argentina en el Tribunal Federal para el Distrito Sur de New York, en los Estados Unidos (caso número 87 - 1372 Suprema Corte de los Estados Unidos)⁴. La compañía buscaba un resarcimiento económico por las pérdidas sufridas como resultado de un ataque efectuado por un avión militar argentino cuando el petrolero se encontraba en alta mar en el Atlántico Sur durante la guerra por las islas Malvinas.

⁴ Ver “Adjunto 1: Fallo de la Suprema Corte de los Estados Unidos”.



VLCC "Hercules" hundiéndose el 20 de julio de 1982

www.1982malvinas.com/curiosidades

Poco después de finalizar el conflicto bélico se le transmitió a la tripulación del C-130 "Tigre" la orden verbal de "no comentar los hechos" debido a que había un juicio contra el Estado argentino y que una vez terminado el litigio, se haría público lo acontecido.

Sosteniendo esta postura, el comodoro Rubén Oscar Moro en su libro *Historia del Conflicto del Atlántico Sur (La Guerra Inaudita)*, editado en 1985, señala que «hubiese sido realmente una tarea insólita para el esforzado Escuadrón Hercules de la I Brigada Aérea –a sumar a las numerosas ya cumplidas– el acreditarse el hundimiento de un buque de 270.000 toneladas de desplazamiento, integrante de la reserva naval de los EE.UU., como toda bandera liberiana⁵ [...]».

La Suprema Corte de los Estados Unidos para el Segundo Circuito se expidió el 23 de enero de 1989 no dando lugar al reclamo «porque ni los hechos expuestos ni el perjuicio a la propiedad sucedieron en los Estados Unidos⁶».

Sin embargo, por motivos que se desconocen, la Fuerza Aérea Argentina lo mantuvo en reserva. Recién en una entrevista realizada en 2010, el comodoro VGM (R) Alfredo Cano, jefe del Escuadrón Hercules durante el conflicto bélico, señaló: «En su momento la Argentina había negado ser responsable de esos ataques pues no quería que trascendiera esa capacidad, pero hoy lo cuento porque luego fue blanqueado⁷. Finalmente, en 2012, la FAA editó un libro conmemorativo por el centenario de la aviación militar argentina, en el que se incluyó un capítulo dedicado al C-130 bombardero⁸.

⁵ Comodoro Rubén Oscar Moro. *Historia del Conflicto del Atlántico Sur (La Guerra Inaudita)*, Escuela Superior de Guerra Aérea, N.º 135/136 agosto - octubre 1985, Fuerza Aérea Argentina, Buenos Aires, párrafo 458.

⁶ Traducción del autor. Ver <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/488/428/case.html>

⁷ Ver reportaje completo en <http://www.porsiempremalvinas.com.ar/Malvinas.htm>, "Entrevistas a jefes Militares y Ex Combatientes retirados y en actividad, relatos, anécdotas". (Consultado en 2012).

⁸ *El vuelo del cóndor, Fuerza Aérea Argentina, 1912-2012 cien años protegiendo nuestro cielo*, Editorial de Arte, Buenos Aires, 2012, págs. 184, 185 y 186.

El inicio

En marzo de 1982 se ordenó la recuperación de las islas Malvinas y se fijó el 1 de abril como el día de la operación (luego se demoraría veinticuatro horas). La planificación se mantuvo en secreto para la mayoría de los argentinos e involucraba a componentes de la Armada Argentina (ARA), del Ejército Argentino (EA) y de la Fuerza Aérea Argentina (FAA).

Uno de los medios asignados de la Fuerza Aérea fue el Escuadrón I C-130 del Grupo 1 de Transporte de la I Brigada Aérea, que inmediatamente comenzó a trabajar en el alistamiento del personal y del material. El jefe de Escuadrón, vicecomodoro Alfredo A. Cano, reunió a quienes estábamos destinados en el Escuadrón. Una de las primeras órdenes que nos transmitió fue integrar tripulaciones fijas (a diferencia de lo normal, ya que para cada vuelo se designaba una tripulación que por lo general se conformaba con el personal que estaba disponible o con el que le correspondía volar a los fines de mantener su entrenamiento).

Al nombrar tripulaciones fijas, en busca de conformar los mejores equipos posibles, se aplicó el criterio de compensar entre sus integrantes la cantidad de horas de vuelo, la experiencia en el avión, la etapa alcanzada (capacidad operativa en la aeronave), la jerarquía y la personalidad de cada uno.

Una de esas tripulaciones estaba integrada por:

- vicecomodoro Alberto Vianna (piloto)
- capitán Andrés Francisco Valle (copiloto)
- capitán Roberto Mario Cerruti (navegador)
- suboficial principal Pedro Esteban Razzini (mecánico de a bordo)
- cabo principal Ricardo Figueroa (mecánico de a bordo)
- suboficial auxiliar Oscar Ardizoni (operador de sistema de entrega aérea)
- suboficial auxiliar Carlos Domingo Nazzari (operador de sistema de entrega aérea)
- suboficial ayudante Juan Eduardo Marnoni (operador de sistema de entrega aérea)

Recuperación de las islas

Citamos en las instalaciones de la I Brigada Aérea a las tripulaciones designadas del Escuadrón I para la recuperación de las islas. Al presentarse el 1 de abril a las 17.00, solo algunos conocíamos cuál era el motivo de la convocatoria, pero a nadie le sorprendió que requirieran su presencia porque era común ser llamados para recibir directivas a comienzos de año.

Una vez allí se informó cuál era la tarea y comenzamos con la Reunión Previa al Vuelo (RPV), donde cada especialista explicó los detalles de la operación a ejecutar. En mi caso, expuse el Plan de Navegación Aérea, ya que como especialista del Escuadrón I había sido designado unos días antes para planificar y exponer esa tarea. La Lista de Control de Procedimientos (LCP) se seguía rutinariamente; sin embargo, se sentía en el ambiente que estábamos siendo protagonistas de un momento histórico.

La tarea del Escuadrón I era desplegar cuatro C-130H y un KC-130, para llevar a cabo una operación aerotransportada con entrega por aterrizaje de personal y de material en el aeródromo de las islas Malvinas. Cada uno de los Hercules era identificado con el indicativo Litro y un número que indicaba el orden de despegue y posterior aterrizaje en las islas.

Los Hercules y los demás aviones de transporte participantes que le seguirían debían “volar en un corredor de ida y otro de regreso” de manera que hubiera un flujo constante de aeronaves hacia las islas, descargando y regresando, de manera ininterrumpida.

El C-130H matrícula TC-63 con el indicativo Litro 2 fue el que nos asignaron y a las 20.05 despegamos con destino al aeródromo de Comodoro Rivadavia, donde arribamos a las 23.25, junto con las otras aeronaves participantes.

A la cero hora del 2 de abril llegaron a la plataforma de vuelo los efectivos del Regimiento de Infantería 25, la Compañía de Ingenieros de Combate 9 y elementos del Comando de la IX Brigada de Infantería, quienes serían transportados en nuestro avión y en el Litro 3.

El embarque estaba previsto a las 04.00 de la madrugada, pero tuvimos que demorar una hora el despegue porque se había recibido la información de que había obstáculos en la pista de Puerto Stanley que impedían el aterrizaje de las aeronaves.

A las 06.20, despegamos detrás del Litro 1. Durante el vuelo se nos ordenó reducir la velocidad de crucero para darle tiempo al Litro 1 a que arribara y controlara el área del aeródromo, ya que trasladaba al GOE (Grupo de Operaciones Especiales de la FAA), al ECTA (Elementos de Control de Transporte Aéreo) y material para armar la Terminal Aérea de Cargas (TAC) de Malvinas. Luego de aterrizar y hacer descender a los pasajeros y descargar el material se retornó a Comodoro Rivadavia, donde llegamos a las 11.50.

Se había cumplido el primer vuelo de muchos otros que realizaríamos, pero en ese entonces lo desconocíamos ya que nadie podía prever cómo se desarrollarían los acontecimientos.

Durante el vuelo de ida y el de regreso hicimos un relevamiento visual y radar de los buques que estaban navegando en la zona, para informar luego al área de Inteligencia del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur (EM de la FAS). Nos llamó la atención la gran cantidad de navíos que detectamos: muchos claramente eran pesqueros, aunque otros estarían cumpliendo tareas de inteligencia dada la cantidad de antenas que se observaban a simple vista.

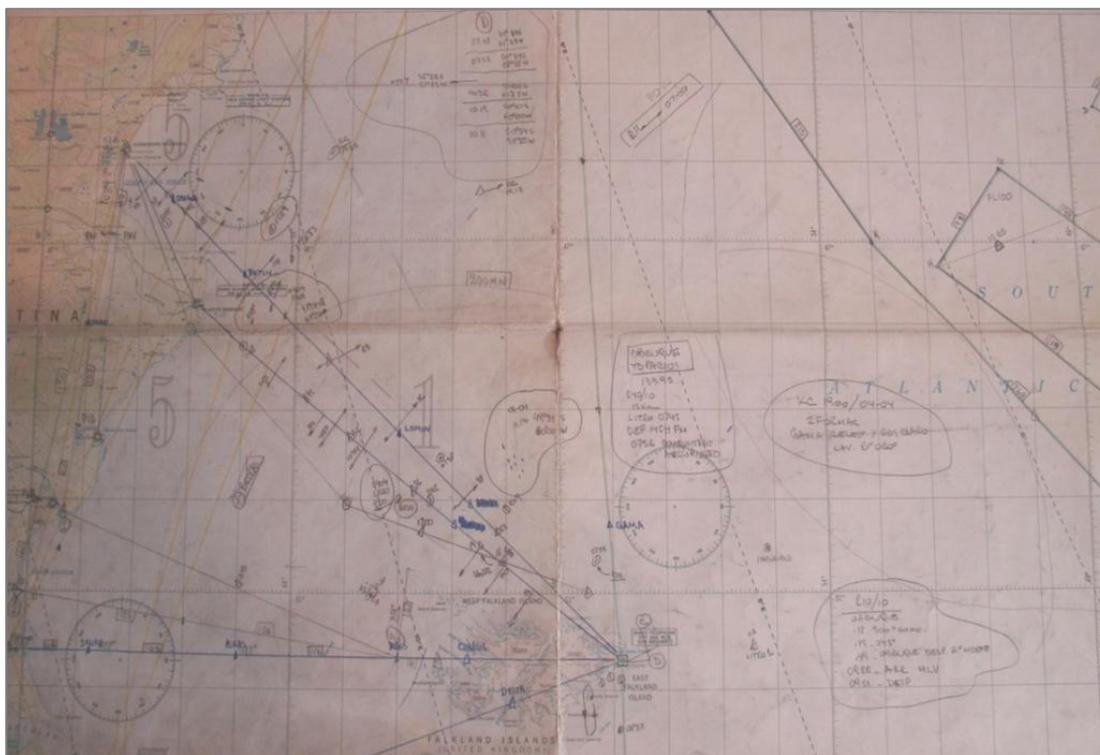
A la tarde del 2 de abril, cuando nos encontrábamos en Comodoro Rivadavia viendo las noticias de la toma de Malvinas, tomamos conciencia de que el primer paso de la operación de recuperación había finalizado.

Abastecimiento y traslado aéreo

El plan inicial del Gobierno era recuperar las islas, dejar un destacamento y negociar con el Reino Unido, pero dado el éxito popular conseguido cambió de idea y decidió negociar desde la disuasión ordenando reforzar las defensas ante la posibilidad del envío de un contingente inglés para retomarlas.

La defensa de las islas se fue incrementando a medida que pasaba el tiempo, hecho que se comprobó durante el puente aéreo: en los primeros días de abril ejecutábamos pocos cruces y a medida que cambió el plan inicial se aumentaron la cantidad de vuelos de transporte.

La respuesta inglesa fue comunicar que creaban una zona de exclusión a partir del 8 de abril con un radio de 200 millas náuticas alrededor del archipiélago, que enviaban submarinos nucleares, y que a partir del 12 de abril todo buque de guerra que se encontrara en la zona sería hundido. Asimismo, comenzó la preparación de una Fuerza de Tareas naval que al poco tiempo se dirigió a la zona.



Carta de navegación escala 1:2.188.800, utilizada desde el 2 abril hasta el 6 de mayo

Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti

Para cumplir con la decisión política de defender las islas ante la posibilidad de que los británicos intentaran recuperarlas por la fuerza, se ordenó el traslado de todo tipo de medios, personal y material. Pero por orden superior a partir del 10 de abril y a consecuencia de la creación de la zona de exclusión, ningún buque de la Armada ingresaría en el área. La medida se justificó explicando que se pretendía continuar con las negociaciones diplomáticas que se estaban llevando a cabo.

Esa determinación redujo el abastecimiento por vía marítima a un mínimo de buques, y la responsabilidad del traslado de personal y material para reforzar las defensas quedó en la aviación de transporte civil y militar.

Contar únicamente con aviones de transporte para esa tarea implicó varias limitaciones, tales como: operar en solo una pista de aterrizaje durante las veinticuatro horas en una zona de condiciones meteorológicas variables y generalmente desfavorables por los techos de nubes bajas y vientos muy fuertes, una plataforma muy pequeña que permitía recibir pocas aeronaves para la carga y descarga y, principalmente, la reducida capacidad de bodega de los medios aéreos con relación a los transportes marítimos.

La decisión de no enviar buques de transporte militares a la zona de exclusión permitió preservarlos del peligro de ser hundidos, pero el material que se podía trasladar por los medios de transporte aéreo fue mucho menos del planificado inicialmente y eso incidió directamente en la defensa de las islas durante la guerra.

La pista del aeropuerto que pasó a llamarse Base Aérea Militar Malvinas (BAM Malvinas), tenía una orientación 08/26 (dirección 080° / 260°) con 1250 metros de largo por 45 metros de ancho, y las condiciones meteorológicas mínimas para aterrizar eran 100 metros de techo de nubes y 2000 metros de visibilidad; sin embargo, en varias oportunidades los aviones de transporte aterrizaron con 50 metros de techo y 500 metros de visibilidad.



Faro de Puerto Argentino fotografiado desde el TC-63, abril de 1982

Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti

Los inconvenientes no eran los vuelos en sí; el problema se planteaba con el material a transportar ya que la carga y la descarga de los aviones requería de un gran esfuerzo de los Operadores del Sistema de Entrega Aérea (OSEA) y de más tiempo del previsto normalmente, debido a que en muchos casos los elementos no eran aptos para el tamaño de la bodega del avión.

Por ejemplo, el material del Ejército que de acuerdo con las planificaciones militares se había adquirido para operar en el continente y ser trasladado por modo terrestre –no por modo aéreo– tenía dimensiones que hacían complicado ingresarlos a la bodega de carga.

En abril nuestra tripulación realizó vuelos de transporte entre aeródromos del continente y desde ellos hacia la BAM Malvinas; aterrizó en veinticinco oportunidades en la pista de Malvinas y voló casi todos los días del mes, con un total de 142.1⁹.

VUELOS DE TRANSPORTE REALIZADOS POR LA TRIPULACIÓN EN ABRIL DE 1982

FECHA	MATRÍCULA	TIEMPO DE VUELO*	DESDE-HASTA**	DESPEGUE***	ATERRIZAJE***
1-abril	TC-63	3.3	PAL-CRV	20.05	23.25
2-abril	TC-63	5	CRV-MLV-CRV	06.20	11.50
3-abril	TC-63	1.5	CRV-GAL	15.05	16.35
4-abril	TC-63	8.1	GAL-MLV-CRV-MLV-CRV	08.05	20.40
5-abril	TC-63	5	CRV-MDP-CRV	16.50	23.50
6-abril	TC-65	4	CRV-ESC-H24	19.15	
7-abril	TC-65	0.7	H24-PAL		00.40
8-abril					
9-abril	TC-63	9.6	CRV-MLV-CRV-MLV-CRV	00.00	14.35
10-abril	TC-63	8	CRV-MLV-H24	13.10	
11-abril	TC-63	6.2	H24-GAL-GRA-MLV-CRV		13.00
12-abril	TC-63	8.2	CRV-MLV-CRV-MLV-CRV	10.05	22.05
13-abril	TC-63	4.4	CRV-MLV-CRV	17.40	22.10
14-abril	TC-63	8.4	CRV-MLV-CRV-MLV-CRV	00.20	12.00
15-abril	TC-63	5.6	CRV-MLV-CRV-TRE-H24	11.20	
16-abril	TC-63	3.9	H24-MLV-CRV		04.55
17-abril	TC-63	7.5	CRV-MLV-CRV-PAL	09.40	20.10
18-abril					
19-abril	TC-63	1.3	CRV-H24	22.45	
20-abril	TC-63	7.4	H24-MLV-CRV-MLV-CRV		09.45
21-abril	TC-63	8.4	CRV-MLV-CRV-MLV-CRV	06.20	16.55
22-abril	TC-63	8.2	CRV-MLV-CRV-MLV-H24	12.25	
23-abril	TC-63	0.7	H24-CRV		00.45
24-abril	TC-63	9	CRV-MLV-DIL-GRA	09.10	23.10
25-abril	TC-63	2	GRA-SJU-CRV	01.05	03.30
26-abril	TC-63	8.4	CRV-MLV-CRV-MLV-CRV	05.00	19.10
27-abril					
28-abril	TC-63	5.5	GAL-MLV-CRV-GAL	13.15	20.50
29-abril	TC-63	0.9	CRV-TRE	22.00	22.55
30-abril	TC-63	0.9	TRE-CRV	05.20	06.15
Total		142.1			

* El tiempo de vuelo está expresado en decimales de hora. Ver “Tabla de conversión de horas de vuelo”.

** Los indicativos de los aeropuertos y aeródromos se detallan en “Abreviaciones”.

*** Las horas de despegue y de aterrizaje se refieren al inicio y al final del vuelo, sin tener en cuenta las escalas.

Durante este período volamos en la aeronave matrícula TC-63 hasta que, iniciada la guerra, las necesidades operativas cambiaron y los aviones empezaron a ser utilizados por las tripulaciones disponibles o de turno.

Como señalé en el “Prólogo”, el TC-63 sería derribado el 1 de junio por una Patrulla Aérea de Combate (PAC) británica cuando cumplía la tarea de “marcación de blancos navales”, otra misión para la cual el C-130 no había sido diseñado¹⁰.

⁹ Ver “Tabla de conversión de horas de vuelo”.

¹⁰ Ver “Anexo Alfa: Derribo del TC-63 - Marcación de blancos navales”.

Puente aéreo a partir del 1 de mayo

Con el ataque inglés del 1 de mayo de 1982 se inició el conflicto bélico. Por este motivo, el abastecimiento de Puerto Argentino por modo aéreo se redujo en intensidad, ya que las malas condiciones meteorológicas, los radares enemigos que trataban de detectar cualquier vuelo que se dirigiera a las islas para interceptarlo, los ataques aéreos y los bombardeos navales sobre la zona del aeródromo ponían en riesgo cualquier operación.

En esas condiciones, la única aeronave capaz de sortear todo tipo de inconvenientes meteorológicos y de tener una autonomía de vuelo que le permitiera volar bajo de ida y de regreso para no ser detectada por los radares enemigos era el C-130H. Además, podía cargar y descargar sus bodegas rápidamente para no estar expuesto demasiado tiempo a un bombardeo en la plataforma, y sus tripulaciones no solo poseían el entrenamiento para esa tarea, sino también habían operado diariamente en abril en la pista de Malvinas.

Iniciadas las acciones, algunos aviones de menor porte aterrizaron en diferentes pistas de las islas para entregar suministros y rescatar personal, demostrando la valentía de esas tripulaciones.

El Hercules fue concebido para realizar los procedimientos operativos de transporte de tropas y de material en entrega por aterrizaje o por lanzamiento; sin embargo, el concepto era que, para poder ejecutar cualquiera de esas tareas, se debía tener un mínimo de superioridad aérea, lo que no sucedía en este caso.

Por lo tanto, si el avión durante el vuelo sufría daños por algún impacto de proyectil enemigo y se veía obligado a descender, había dos posibilidades: intentar llegar a tierra para aterrizar de cualquier modo o amerizar en el océano Atlántico. En caso de amerizaje el avión contaba con las balsas salvavidas; sin embargo, al vestir el buzo de vuelo y no un traje antiexposición al frío y al agua, el tiempo de supervivencia en el agua a esas bajas temperaturas sería mínimo.

La aeronave posee un solo paracaídas para el caso de una emergencia de alarma de puerta o rampa abierta; de todos modos, si nos hubieran provisto uno para cada tripulante, no nos habría servido porque en la zona de combate se volaba tan cerca del agua que no hubiera sido posible su utilización, ya que no contábamos con la altitud requerida para lanzarnos.

Pese a esos inconvenientes, desde el inicio de la guerra el Escuadrón I trató de continuar abasteciendo las islas, aunque por un motivo u otro los intentos de aterrizar en Puerto Argentino se veían frustrados.

Mientras tanto, otras tripulaciones seguían con la tarea de abastecer aeródromos de la Patagonia desde diferentes puntos del país. En nuestro caso cumplimos con los siguientes vuelos:

VUELOS DE TRANSPORTE REALIZADOS POR LA TRIPULACIÓN DESDE EL 1 HASTA EL 5 DE MAYO 1982

FECHA	MATRÍCULA	TIEMPO DE VUELO	DESDE-HASTA	DESPEGUE	ATERRIZAJE
1-mayo	TC-63	4.4	CRV-GRA-TRE	18.35	21.00
2-mayo	TC-63	0.8	TRE-CRV	09.05	09.55
4-mayo	TC-66	3.2	CRV-GAL-CRV	08.55	20.00
4-mayo	TC-65	0.9	CRV-TRE	22.20	23.15
5-mayo	TC-65	0.7	TRE-CRV	13.55	14.40
Total		10.0			

Primer aterrizaje: rompemos el bloqueo

El 6 de mayo fuimos designados para realizar un vuelo de abastecimiento por aterrizaje en Puerto Argentino.

La tripulación estaba compuesta por:

- comodoro Jorge Francisco Martínez (comandante)
- vicecomodoro Alberto Vianna (piloto)
- capitán Andrés Francisco Valle (copiloto)
- capitán Roberto Mario Cerruti (navegador)
- suboficial principal Pedro Esteban Razzini (mecánico de a bordo)
- cabo primero Carlos Alberto Ortiz (mecánico de a bordo)
- suboficial auxiliar Carlos Domingo Nazzari (operador sistema de entrega aérea)
- suboficial ayudante Juan Eduardo Marnoni (operador sistema de entrega aérea)

En horas de la mañana se realizó la Reunión Previa al Vuelo (RPV), donde se nos informó que la aeronave asignada era el TC-65 y el indicativo de llamada Tigre. En esa reunión se nos comunicó: los horarios a cumplir, el indicativo de las estaciones de radio, las frecuencias de comunicaciones, las claves de llamada, la ruta a volar, los puntos de control, la información meteorológica, el estado de la pista de Puerto Argentino –que ya había sido bombardeada– y la situación táctica.

Luego nos dirigimos al avión, que ya tenía la carga a bordo, para alistar el vuelo y ultimar los detalles.

A las 12.00 despegamos de Comodoro Rivadavia iniciando el vuelo con dirección a Santa Cruz; al llegar a las proximidades de Puerto Deseado comenzamos el descenso y pusimos rumbo al norte de las islas Malvinas siguiendo la ruta prevista, en vuelo a bajo nivel.

Se había decidido que lo ideal era volar debajo de los 100 pies (30 metros) de altitud para evitar ser detectados por los radares enemigos, aunque casi siempre mantuvimos 60/70 pies (alrededor de 20 metros) por radio altímetro.

Mantener esa altitud de vuelo era la única forma de evitar ser detectados por los piquetes radar, quienes alertarían y enviarían a las Patrullas Aéreas de Combate (PAC) para interceptarnos y derribarnos; también nos servía para eludir a la artillería antiaérea de los buques, que al detectarnos en los radares podían lanzar sus misiles.

Esas altitudes poco tenían que ver con lo indicado en el *Manual de Vuelo Táctico del Escuadrón I*, una traducción del utilizado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de Norteamérica (USAF), donde se señalaba que la altitud más baja a mantener para una operación diurna era de 500 pies y para una nocturna de 1000 pies.

Durante el vuelo sobre el océano la meteorología confirmaba los informes con que contábamos: cielo cubierto de nubes bajas a una altura de alrededor de 300 metros y con 3 kilómetros de visibilidad.



Peinando las olas, pintura de Exequiel Martínez que representa el vuelo rasante de los C-130 Hercules

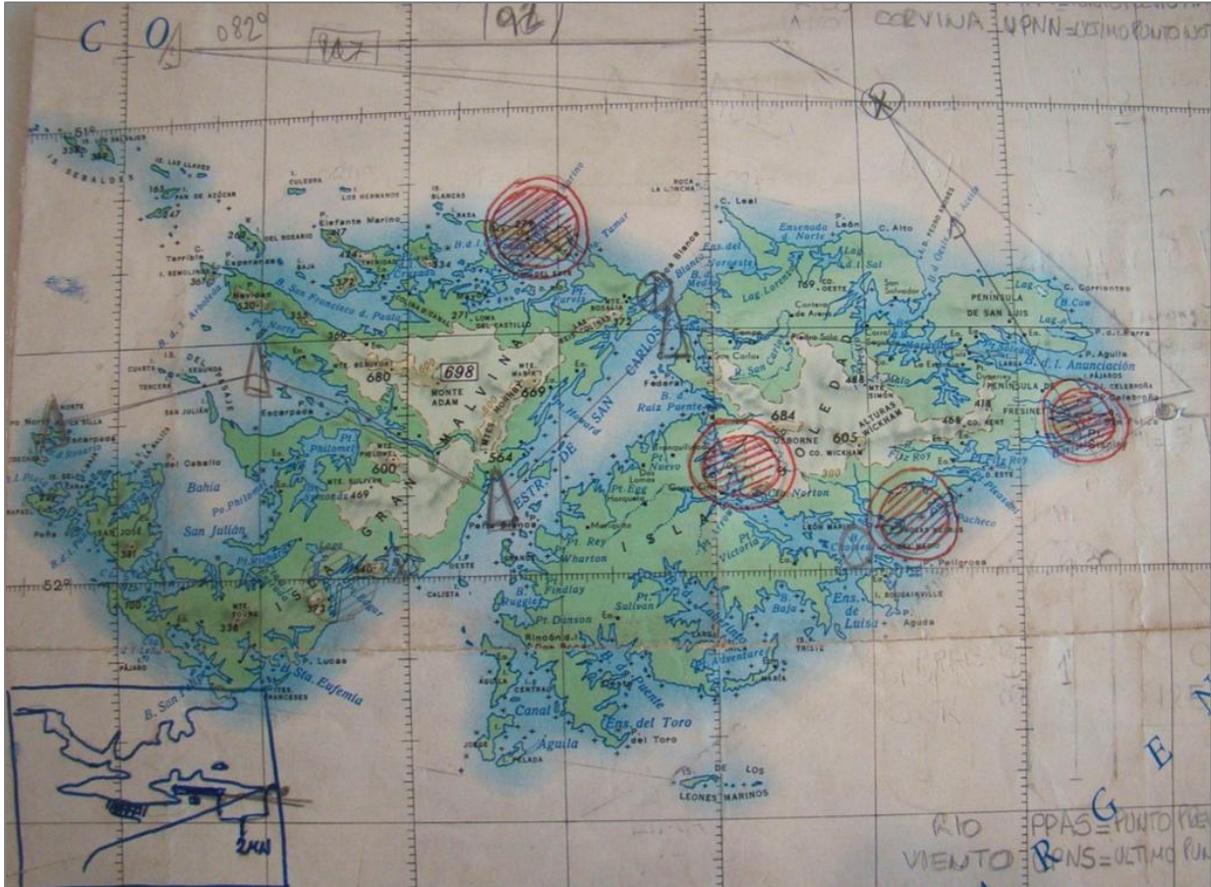
Foto: Archivo DEH-FAA

Luego de pasar al norte del estrecho de San Carlos, pusimos rumbo al sureste hasta realizar el último giro para enfrentar la final de la pista de Puerto Argentino cumpliendo con todos los puntos de notificación.

Manteníamos silencio de radio y cada cierto tiempo prendía el radar para ver qué había en los alrededores; en una oportunidad observé unos ecos e inmediatamente lo apagué para que no nos detecten: presumiblemente eran buques enemigos, pero con nuestro comandante habitual (vicecomodoro Vianna) habíamos acordado previamente ignorarlos.

Cuando estábamos a quince minutos del destino, rompimos el silencio de radio diciendo al aire la palabra clave que nos habían asignado para indicar nuestra presencia, la que fue contestada con otra palabra que nos permitía el aterrizaje. Continuamos volando hacia la pista, donde antes del toque y luego de decir otra palabra clave, nos informaron la presión barométrica y dirección e intensidad del viento.

A las 15.50 aterrizamos en la parte derecha de la pista 26; solo estaba operable ese lado porque el otro tenía un cráter de grandes dimensiones producto del impacto de una de las bombas de 1000 libras, que había lanzado un avión Vulcan de la Real Fuerza Aérea (RAF). La tripulación del Vulcan había despegado del aeródromo



Carta de navegación escala 1:1.000.000, utilizada el 6 de mayo de 1982
Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti

Wideawake, en la isla Ascensión, y luego de volar durante nueve horas y diez minutos y de varios reabastecimientos de combustible en vuelo, había bombardeado la pista a las 04.40 del 1 de mayo, dando inicio al conflicto armado.

Luego del aterrizaje, carreteamos hacia el lugar indicado y con los motores en marcha se descargaron 14.000 kilos de materiales y pertrechos y se embarcaron ocho heridos. Despegamos a los cuarenta y cinco minutos para –en vuelo rasante y en una ruta casi inversa a la de ida– regresar al continente. Arribamos al aeródromo de Comodoro Rivadavia a las 18.35, con la satisfacción de haber roto por primera vez el bloqueo británico.

PRIMER VUELO QUE ROMPE EL BLOQUEO

FECHA	MATRÍCULA	TIEMPO DE VUELO	DESDE-HASTA	DESPEGUE	ATERRIZAJE
6-mayo	TC-65	6,6	CRV-MLV-CRV	12.00	18.35

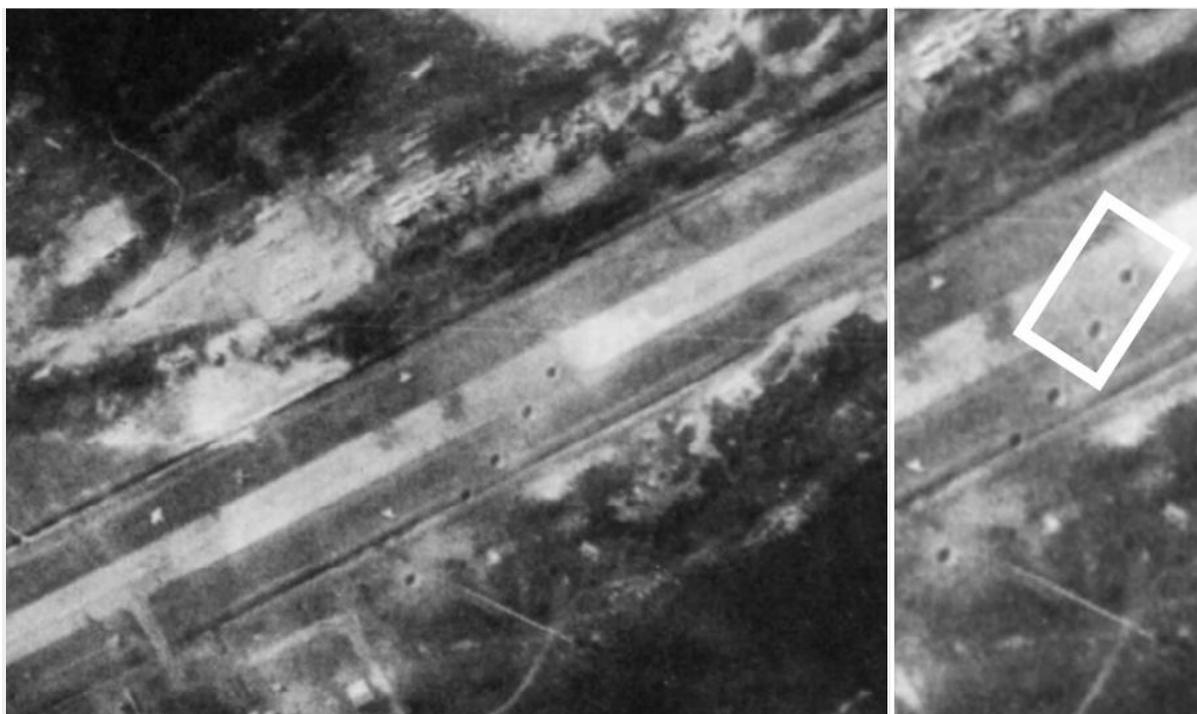
Continúan los vuelos a Malvinas

Luego del 1 de mayo y hasta el final del conflicto, la Fuerza Aérea Sur ordenó al Escuadrón I abastecer Puerto Argentino por aterrizaje en 74 oportunidades, de las cuales se concretaron 61 salidas y solo se logró aterrizar en 31 casos, primero de día y luego de noche. Transportábamos personal y todo tipo de carga para apoyar a los defensores, además de brindarles apoyo moral y evacuar a los heridos que necesitaban atención médica especializada. También se efectuaron dos entregas por lanzamiento: una en Puerto Darwin y otra en Bahía Fox.

Las misiones que no lograron aterrizar se debieron, la gran mayoría de las veces, a que las malas condiciones meteorológicas impedían ver la pista, o a que la situación táctica era adversa con el riesgo de exponer a la aeronave a un seguro derribo, o a que atacaran al avión en la pista o en la plataforma del aeródromo. Muchos de esos vuelos fueron abortados cuando se dirigían a Puerto Argentino o próximos al arribo, por lo tanto el riesgo siempre fue alto.

Con relación a la actuación del Comando Aéreo de Transporte, el Informe Rattenbach señala en el párrafo 645:

«A partir del inicio de las hostilidades, sus medios pasaron a depender de las FAS. Pese al bloqueo británico, mantuvo abierta la comunicación con Puerto Argentino hasta el último día del conflicto. Cumplimentó arriesgados vuelos de sus aviones C-130 para abastecer a la Guarnición Militar Malvinas, demostrando un elevado profesionalismo moral y adiestramiento adecuados.»



Fotografía aérea británica de la pista de Puerto Argentino con el impacto de las bombas del Vulcan
Royal Air Force

Con la satisfacción de haber cumplido con el primer aterrizaje que rompió el bloqueo, seguimos ejecutando vuelos logísticos entre diferentes aeródromos, como se detalla a continuación:

VUELOS DE TRANSPORTE REALIZADOS POR LA TRIPULACIÓN DESDE EL 12 HASTA EL 14 DE MAYO DE 1982

FECHA	MATRÍCULA	TIEMPO DE VUELO	DESDE-HASTA	DESPEGUE	ATERRIZAJE
12-mayo	TC-64	0.3	PAL-PAL	01.15	01.30
13-mayo	TC-64	8.1	PAL-PAR-RTA-DIL-TRE-GAL	08.15	22.50
14-mayo	TC-64	3.9	GAL-EPO-PAL	01.25	06.30
Total		12.3			

El 15 de mayo nos trasladaron desde El Palomar hasta Río Gallegos para cumplir tareas de reabastecimiento de combustible en vuelo en el KC-130, matrícula TC-70. Una vez a cargo del avión recibimos la orden de desplazarnos a la BAM Santa Cruz. Lamentablemente solo realizamos ese vuelo, ya que los cazabombarderos que debíamos reabastecer no pudieron concretar su misión por las malas condiciones meteorológicas en el área de las islas. El 20 de mayo fuimos reemplazados y regresamos a Buenos Aires.

El bombardero

El sostén logístico de la Fuerza de Tareas naval británica, que se encontraba tan lejos de su territorio, requería de un gran esfuerzo de abastecimiento. Por lo tanto muchos buques se dirigían a aprovisionar y reforzar a la fuerza inglesa, lo que hacían alejados de las costas americanas, fuera del radio de acción de los aviones argentinos basados en el continente.

Las aeronaves aptas para hacer exploración y reconocimiento lejano y con capacidad de ataque a buques eran los P-2 Neptune pertenecientes a la Armada Argentina (ARA), pero el 9 de mayo la Fuerza de Tareas 80 comunicó que estaban fuera de servicio y que por lo tanto no ejecutarían más operaciones aéreas.

No había posibilidad de interferir ese tránsito de la flota enemiga. Esto preocupaba a la FAS, que dirigía las operaciones aéreas contra las fuerzas inglesas, por lo que requirió al Comando Aéreo Estratégico (CAE), ubicado en el Edificio Cóndor (Buenos Aires), que planificara alguna forma de interdictar ese tráfico en alta mar.

Además, no se estaba cumpliendo con el punto C del Plan de Operaciones 2/82 “Mantenimiento de la Soberanía”, emitido por el Comandante Aéreo Estratégico el 7 de abril (Informe Rattenbach, párrafo 589), donde se le fijaron a la FAA las siguientes tareas:

- a). Mantener el puente aéreo entre Malvinas y el continente aun en el caso de concretarse el bloqueo naval.
- b). Realizar tareas de Exploración y Reconocimiento lejano con aviones KC-130 al este de las Islas, en coordinación con los medios aeronavales.
- c). Realizar interdicción estratégica a la flota enemiga.
- d). Realizar operaciones aéreas tácticas (Apoyo de Fuego Cercano, Exploración y Reconocimiento, Búsqueda y Salvamento, Defensa Aérea, Indirecta y Directa en las Islas Malvinas).»

“Interdicción” se define, según el *Diccionario para la Acción Militar Conjunta*¹¹, como: «Actividad que tiene por finalidad negar o impedir al enemigo el uso de áreas o rutas, restringiendo sus desplazamientos e interfiriendo su acción de comando y control».

¹¹ *Diccionario para la Acción Militar Conjunta*, Ministerio de Defensa, Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, Buenos Aires, 1996.

Por lo tanto había que atacar las líneas de abastecimiento enemigas, o sea restringir la libertad de acción del tráfico inglés en alta mar; en este caso iba a ser una interdicción aérea lejana, dada las distancias que debería recorrer la aeronave designada al efecto.

Un estudio determinó que la aeronave más apta para la tarea era el C-130H Hercules porque poseía una gran autonomía que podía ser incrementada, existía la posibilidad de agregarle algún tipo de armamento y había tripulantes que estaban entrenados en búsqueda y salvamento, en exploración aeromarítima y en desempeñarse en forma autónoma en diferentes tipos de operaciones aéreas. Esta propuesta fue aprobada por el Comando Aéreo Estratégico.

La aeronave con matrícula TC-68 –que había sido la primera en aterrizar en la pista de Malvinas el 2 de abril con el indicativo Litro 1– fue asignada para la tarea y se determinó que las reformas necesarias para el cumplimiento de la misión debían realizarse, dada su capacidad técnica, en la Fábrica Militar de Aviones (Córdoba).

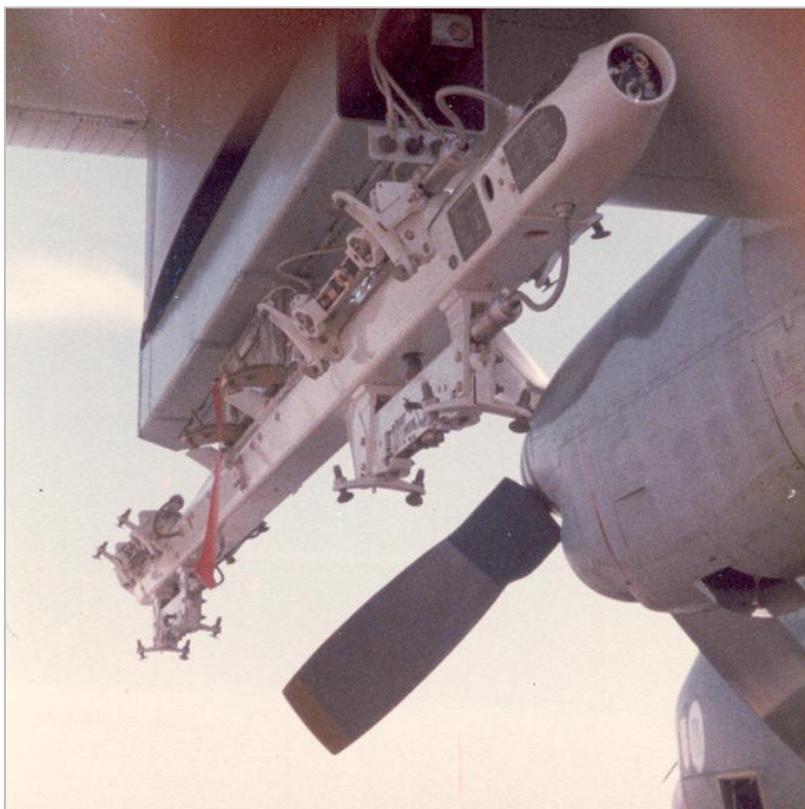
Los análisis de ingeniería definieron que se hicieran las siguientes modificaciones:

- se instalaron cuatro tanques pilones de combustible –originalmente diseñados para adosarse debajo de las alas– en el interior de la bodega de carga para aumentar su autonomía a diecinueve horas de vuelo aproximadamente;
- en las dos estaciones externas, en lugar de los tanques de combustible, se le adaptaron dos portabombas múltiples MER (*multiple ejector rack*), en las que podía transportar hasta seis bombas de 250 kilogramos en cada una (doce en total);
- en el puesto del piloto, sobre el tablero de instrumentos, se colocó una mira de tiro SFON, en uso en las aeronaves Pucará;
- al volante del puesto del piloto se le agregó un botón para lanzar las bombas; y
- en el puesto del copiloto, sobre el panel derecho, se instaló la caja de control del sistema de armas, desde donde se habilitaba su utilización.

El dispositivo era rudimentario y la aeronave no había sido diseñada para realizar ese tipo de tarea; por lo tanto la probabilidad de acertar a un blanco naval era remota, pero se trataba de cumplir con uno de los objetivos de la interdicción aérea que es “interferir” o molestar al enemigo. La Fuerza Aérea de Estados Unidos sí tenía C-130 artillados, aunque de una forma distinta a la planificada para esta ocasión y con un poder de fuego mayor.

Mientras se desarrollaba esa idea, la tripulación que estaba compuesta por el vicecomodoro Alberto Vianna, el capitán Andrés Valle, el capitán Roberto Cerruti, el suboficial principal Pedro Razzini, el suboficial auxiliar Carlos Nazzari y el cabo primero Carlos Ortiz arribaba a Buenos Aires.

El 21 de mayo al presentarnos en la I Brigada Aérea nos enteramos de ese plan e inmediatamente nos reunimos para evaluar y analizar la situación. Luego, cada uno expuso su voluntad de tripular esa aeronave, conscientes de los riesgos que ello implicaba.



MER (multiple ejector rack) instalado entre los motores del TC-68
Fuerza Aérea Argentina

El comodoro (R) Alfredo Abelardo Cano, en el mismo reportaje mencionado en la introducción, expresaba:

«Volviendo a los Hercules... Le cuento que un día en Comodoro Rivadavia, viene el Comodoro Martínez y me dice: “Fredy –porque me llaman así– tiene que designar una tripulación para ir a Córdoba a volar un Hercules al que le han colocado dos lanzadores de bombas de Canberra (cargan seis bombas de 250 kg c/u). La idea es ir a atacar el Queen Elizabeth que viene con 5000 infantes a bordo”. Yo le contesto: “Señor, creo que la idea no es muy brillante, porque si es así, vendrá con cinco o seis fragatas de escolta, con lo cual resultará imposible atacarlo”.

“Desde ya le digo que esa –en mi modesta opinión– es una misión sin retorno. Como tengo en este momento la ‘mala suerte’ de ser el jefe de Escuadrón, voy a ir yo porque no tengo más remedio, pero no puedo condenar a la muerte a mi tripulación, por tener ellos también, la ‘mala suerte’ de ser precisamente ‘mi’ tripulación, así que voy a ir con voluntarios, si es que los consigo. Ah, un pedido muy especial, el autor de la idea debe venir conmigo en el avión”.

Cuando estábamos por ascender a la máquina que nos llevaría a Córdoba –un Cessna Citation de la Policía Federal– nos llega la orden de cancelar la ida a Córdoba. El comodoro Martínez me comunica que ‘LOS TIGRES’ se habían presentado como voluntarios y que ya estaban viajando rumbo a Córdoba, desde Buenos Aires, donde se encontraban de descanso. Ésta era una tripulación muy particular, por su abnegado espíritu de equipo (usaban, a modo de distintivo, bufandas del mismo color tejidas por sus esposas¹²), se habían autodenominado ‘LOS TIGRES’ y eran felices realizando misiones arriesgadas.»

¹² Nota del autor: las bufandas las tejió la esposa de nuestro comandante de aeronave con lana inglesa que él había adquirido en Puerto Argentino.

Sabíamos que reuníamos las condiciones para ser aceptados, ya que sumábamos mucha experiencia en vuelo y estábamos habilitados en las diferentes operaciones aéreas que cumplía el Escuadrón, como aterrizajes de asalto, lanzamiento de personal y carga, reabastecimiento de combustible en vuelo, búsqueda y salvamento, exploración aeromarítima y vuelos a bajo nivel.

También habíamos ejecutado operaciones en la Antártida, aterrizado con diferentes condiciones meteorológicas en la Base Vicecomodoro Marambio, lanzado carga en otras bases de ese continente, realizado vuelos de exploración lejana para detectar buques pesqueros en la plataforma continental y de observación de hielos (detección de témpanos a la deriva); además, habíamos sobrevolado las islas Georgias y Sandwich del Sur, las Orcadas, y la Base General Belgrano, entre otras.

Nuestra presentación tuvo el visto bueno de la superioridad y se nos ordenó trasladarnos a Córdoba para hacernos cargo de la aeronave y ejecutar los vuelos de prueba, los ensayos portantes y el adiestramiento en el lanzamiento de bombas ya que nunca un Hercules había estado equipado de esa manera.



Mira de tiro SFON en el puesto de piloto
Fuerza Aérea Argentina

Al arribar a Córdoba el 24 de mayo, y dada la urgencia de la situación, todo se redujo a realizar tres vuelos de práctica de lanzamiento de bombas de ejercicio para cumplir con los ensayos. Volamos unas cuatro horas en total y con los especialistas determinamos que el procedimiento aéreo sería el siguiente:

1. se le asignaría a la tripulación una ruta y un área de búsqueda con un nivel de vuelo de crucero (aproximadamente FL 230, que variaba según el peso del avión) y se buscaría con el radar a posibles buques que estuvieran en la zona determinada del océano Atlántico,
2. una vez localizado un eco simularíamos que era una aeronave en tránsito y continuaríamos el vuelo en altura para salir del área de cobertura radar del posible objetivo,
3. posteriormente se regresaría a la posición estimada del buque en vuelo bajo (navegación táctica a bajo nivel, visual o radar) a una altitud de 40 pies (12 metros) sobre el agua,
4. se pasaría sobre el buque para identificarlo según el catálogo naval *Jane's*, y verificar si era británico,
5. si se observaba que era de abastecimiento naval y que pertenecía a la flota enemiga se debía decidir el ataque,
6. tomada la decisión, se configuraría la aeronave armando el sistema de bombardeo y nos dirigiríamos a la interceptación del buque a 130 pies (40 metros)

de altitud y a una velocidad de 290 nudos, ya que esos eran los parámetros de armado de las bombas, y

7. con rumbo de ataque perpendicular a la dirección de avance del buque, apuntaríamos y dispararíamos tratando de hacer impacto en su estructura o que las bombas se llevaran por delante al barco.



La tripulación en la Fábrica Militar de Aviones, antes del primer ensayo con bombas de ejercicio, Córdoba, 24 de mayo de 1982

Fuerza Aérea Argentina

Para cumplir con ese procedimiento, además de las funciones propias del vuelo, las tareas a bordo se distribuyeron de la siguiente manera:

- (1) vicecomodoro Vianna, comandante de la aeronave, desde el puesto de copiloto decidía el ataque y activaba el sistema de lanzamiento;
- (2) capitán Valle, en el puesto del piloto, estaba encargado de volar el avión y en caso de ataque hacer puntería y disparar las bombas cuando tuviera el objetivo en la mira;
- (3) capitán Cerruti, en el puesto de navegador, era el encargado de llevarlos al área asignada, localizar los blancos y dirigir la aeronave a la interceptación de los buques;
- (4) suboficial principal Razzini y (6) cabo primero Ortiz eran el primer y el segundo mecánico de a bordo, respectivamente, quienes debían controlar el funcionamiento de la aeronave en las largas horas que volábamos sobre el mar; y
- (5) suboficial auxiliar Nazzari era el OSEA, quien estaba a cargo del compartimiento de carga y junto con el cabo primero Ortiz (6) cumplían funciones de observadores durante los avistamientos y los ataques.

A partir del momento en que nos acercásemos al buque en vuelo bajo para identificarlo, quedaríamos a su merced si fuera enemigo y de guerra o si estuviera equipado con algún tipo de artillería antiaérea con qué defenderse, ya que estaríamos muy cerca para determinar su procedencia y con pocas posibilidades de alejarnos rápidamente.

Por ese motivo el jefe de la I Brigada Aérea ordenó que si en la aproximación se observaba un buque de guerra (y con seguridad enemigo ya que eran los únicos que navegaban en esa zona) debíamos efectuar un cambio de rumbo y escapar en vuelo bajo, ya que las posibilidades de un ataque exitoso eran mínimas y había grandes posibilidades de ser derribados con el armamento de a bordo.

De regreso a Buenos Aires y con la aeronave lista para operar luego de haber realizado tres lanzamientos con bombas de ejercicio y sin la oportunidad de haber ensayado con bombas de guerra, el comandante y yo como navegador concurrimos al Edificio Cóndor para reunirnos con el comandante del Comando Aéreo Estratégico, su jefe de Estado Mayor, el jefe del Grupo I de Transporte y el jefe de Escuadrón I C-130.

Se expuso la idea de atacar el “Queen Elizabeth II” que se estaba dirigiendo para reunirse con la flota británica. Nuestro jefe de Escuadrón trató de expresar los inconvenientes de la misión y, como buen líder, de cuidar a una de sus tripulaciones¹³.

Finalizada la reunión, sin haberse definido cuál sería el objetivo, se nos ordenó que quedásemos atentos a nuevas instrucciones. Regresamos a El Palomar deseando volar cuanto antes.

Pasados unos días, cuando ya habíamos empezado con los vuelos de interdicción, nos avisan que se estaba analizando la posibilidad de atacar el puerto de Grytviken, en las islas Georgias del Sur, porque se estimaba que allí se estaba reparando el portaaviones “Invencible”. El buque habría sufrido daños como consecuencia de un ataque aéreo argentino realizado el 30 de mayo en conjunto con dos Super Étendard de la Armada y cuatro A-4C Skyhawk de la Fuerza Aérea.

Sabíamos que no iba a ser fácil penetrar las defensas del puerto de Grytviken. En años anteriores al conflicto, el Escuadrón I efectuaba tareas de exploración y reconocimiento lejano, entre ellas a las islas Georgias, su puerto y la bahía sobrevolando y fotografiando la zona.

La orden de atacar esos dos objetivos nunca llegó; de todos modos siempre consideramos que la misión sería complicada y de difícil éxito, ya que estábamos seguros de que los dos navíos debían de estar muy protegidos y no nos hubieran permitido alcanzar la posición adecuada para lanzar nuestras bombas.

Decidimos utilizar el indicativo de llamada Tigre, el mismo que ya habíamos usado en el vuelo del 6 de mayo a Puerto Argentino. Quizás esa elección inconsciente nos indicaba



Seis bombas de 250 kilogramos en cada MER
Fuerza Aérea Argentina

¹³ Para más detalles ver *Recuerdos transporteros - Malvinas 1982*, del comodoro VGM (R) Alfredo A. Cano, Buenos Aires, Colección Malvinas, Editorial Argentinidad, 2012, págs. 188 y 189.

cuál era nuestro sentimiento y qué representaba esa tarea, ya que el nombre de uno de los más poderosos felinos simboliza, entre otras cosas, “un cazador silencioso e independiente”, similar a la forma en que debíamos actuar. Desde entonces es un orgullo ser identificados como los Tigres.

Las interdicciones aéreas se realizaron en el C-130H matrícula TC-68 avistando la mayoría de las veces buques cargueros en navegación y aplicando el procedimiento establecido en todos los casos, por lo que solo detallaré los eventos más significativos.

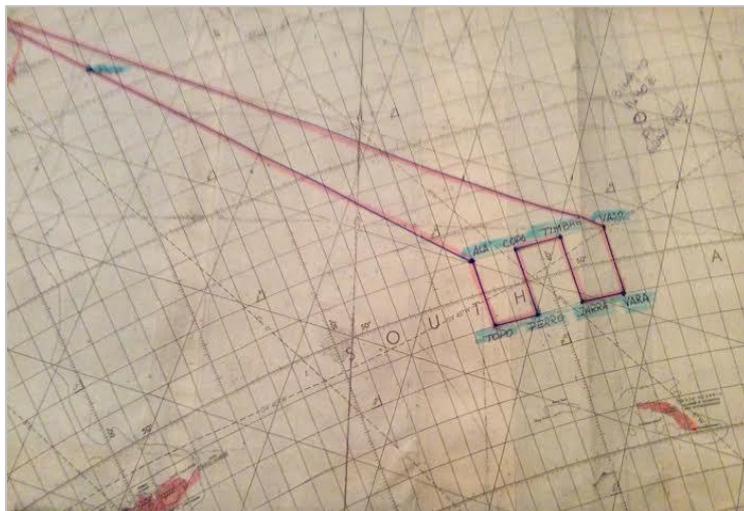
Durante los vuelos recorríamos alrededor de 3500 millas náuticas (6482 kilómetros) y las condiciones meteorológicas en la zona eran habitualmente de techos bajos, visibilidad escasa, vientos fuertes, lluvias y lloviznas.

VUELOS DEL HERCULES BOMBARDERO TC-68

FECHA	DESPEGUE	ATERRIJAJE	TIEMPO DE VUELO	OBSERVACIONES
28-mayo	PAL 06.35	PAL 18.45	12.1	Cargueros
29-mayo	PAL 07.30	PAL 18.35	11.1	BP “British Wye”
31-mayo	PAL 03.00	PAL 15.40	12.7	Cargueros / RFA “Fort Grange”
1-junio	PAL 07.20	PAL 21.30	14.2	Fragata no identificada
2-junio	PAL 07.50	PAL 18.10	11.3	Sin novedad
4-junio	PAL 06.45	PAL 19.30	12.7	Cargueros
8-junio	PAL 06.00	PAL 17.20	11.3	VLCC “Hercules”
Total			85.4	

En cada una de esas fechas se iniciaba el día con la presentación de la tripulación en la I Brigada Aérea, en El Palomar, dos horas antes de la hora prevista de despegue. Mientras el copiloto con los dos mecánicos de vuelo y el OSEA preparaban el avión, realizaban la inspección previa al vuelo, chequeaban el sistema de tiro y el armado de las bombas; el comandante y el navegador concurríamos al Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo (POTA) donde se procedía a la Reunión Previa al Vuelo (RPV).

En la RPV se nos entregaba la orden de operaciones con la misión a cumplir, el Plan de Navegación Aérea (es decir, la ruta a volar), se nos indicaba el área de búsqueda asignada, las frecuencias de radio y los códigos para enviar mensajes, la meteorología en la ruta y en el área, los buques registrados que se encontraban en navegación y la situación táctica de Malvinas ya que –como se aprecia en el mapa bajo estas líneas– nos dirigíamos al este de la Zona de Exclusión Total (TEZ, en sus siglas en inglés) establecida por los británicos.



Ruta a volar y área de búsqueda asignada en la primera misión, el 28 de mayo

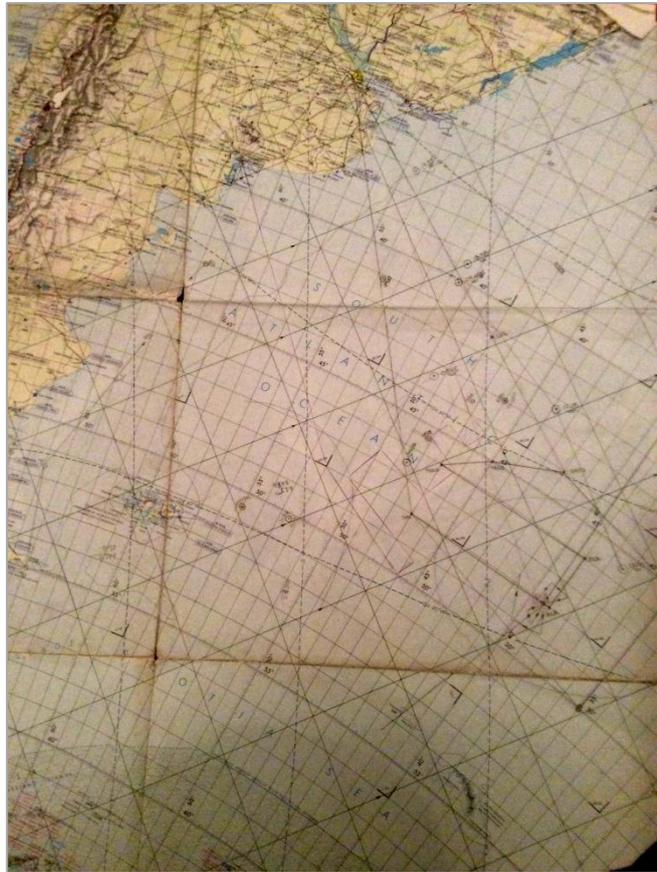
Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti

Una vez en el avión nos reuníamos para ultimar detalles, transmitíamos la tarea ordenada e iniciábamos la rutina de la Lista de Control de Procedimientos (LCP) para la puesta en marcha y rodaje hacia la cabecera en uso para el despegue.

Gracias a la capacidad del personal del Servicio de Mantenimiento de C-130 Hercules nunca tuvimos inconvenientes técnicos con el avión, ni siquiera una demora, y salíamos con la confianza de que no íbamos a tener problemas que resolver cuando estuviéramos lejos de la costa argentina.

Al despegar de El Palomar, habitualmente poníamos rumbo al sudeste de la provincia de Buenos Aires para cruzar la costa atlántica entre Santa Teresita y Villa Gesell con un nivel de vuelo (FL) 230/250 (23000/25000 pies) y con rumbo al área asignada, a la que llegábamos entre cuatro y cinco horas después, donde empezaba la búsqueda radar para detectar buques e iniciar el procedimiento de identificación.

Carta de navegación utilizada por el entonces capitán Roberto M. Cerruti durante los vuelos de interdicción
Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti



Petrolero BP “British Wye”

El 29 de mayo, luego de cuatro horas de vuelo con FL 240, llegó el momento esperado.

■ 11.34: detectamos en el radar dos ecos a 70 millas náuticas, con una separación entre ellos de 10 millas náuticas. Continuamos con la navegación aérea en altura, apagamos el radar y regresamos en vuelo bajo, siendo la meteorología de nubes bajas (8 stratus y nimbus stratus) con precipitaciones aisladas y una visibilidad de entre 1 y 3 millas náuticas. Se hizo contacto visual con el agua a 600 pies.

■ 12.07: contactamos con el buque y efectuamos un pasaje de observación a 130 pies. Se trataba de un solo buque (pese a que en el radar habíamos detectado dos ecos, minutos antes) con el nombre de *British Wye - London* con cubierta verde, casco blanco, chimenea roja, blanca y azul a rayas horizontales con un león rampante color naranja, aparentemente cargado y detenido (coordenadas 47°59'S 39°09'W) con proa al viento. Consultamos el catálogo y estaba registrado como un buque petrolero de abastecimiento de la flota inglesa, por lo tanto el comandante decidió atacarlo.



Petrolero BP "British Wye"

www.flickr.com/photos/steviej007/9717017438

El petrolero BP "British Wye" de la marina mercante del Reino Unido había sido requisado a British Petroleum, una empresa inglesa; tenía una eslora de 528 pies, una manga de 82 pies, un desplazamiento de 25.196 toneladas y contaba con veintisiete tripulantes.

El capitán D. M. Rundle OBE (Orden del Imperio Británico en el grado de Oficial, en sus siglas en inglés) del BP "British Wye" contaba entre sus tripulantes con personal de la Armada británica que operaba los equipos de navegación y comunicaciones (Navcom y Satcom), como también el equipamiento para reabastecimiento en el mar (RAS - *Replenishment at Sea*).

El petrolero fue preparado en Portsmouth el 20 de abril, zarpó de Plymouth el 22 de ese mes y operó en el área logística de reparación y remolque - Trala (*tug, repair and logistic area*) hasta que regresó a Portland el 11 de julio. Luego de cumplir con otras tareas, regresó a sus propietarios el 5 de octubre.

■ 12.14: atacamos con rumbo 035° a una velocidad de 290 nudos y 130 pies de altitud cumpliendo con los parámetros para el lanzamiento. En ese momento el buque intentaba orientar la proa hacia el rumbo de ataque de la aeronave. Lanzamos las bombas efectuando un viraje a la izquierda y observamos que, aparentemente, no habían explotado y que no habían producido daños en el barco.

Las bombas se desprendieron del MER en su totalidad: esto se debió a que estaban conectadas en salva (con accionar una sola vez el disparador salían todas las bombas), hecho que sorprendió y que desconocía la tripulación. Alguien había decidido esa conexión en la conjetura de que solo había una oportunidad de ataque. (Al regreso de la misión solicitamos cambiar esa configuración para poder decidir cuántos ataques queríamos realizar. El requerimiento fue aprobado).

■ 12.25: comenzamos una búsqueda radar y visual del otro eco que habíamos detectado anteriormente, mientras manteníamos vigilancia radar sobre el BP "British Wye" que se desplazaba con rumbo 195°.

■ 13.40: iniciamos el regreso a El Palomar.

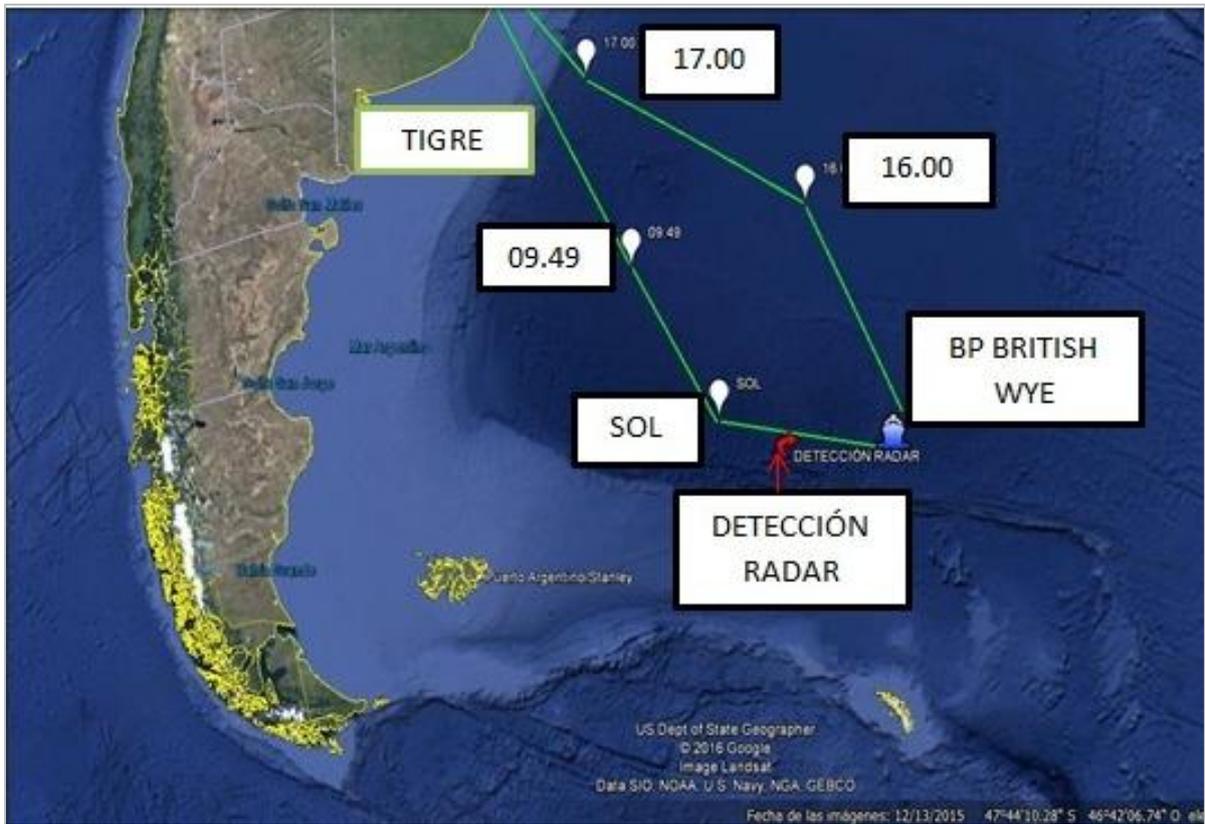
Desde la detección hasta decidir el regreso al continente habían pasado dos horas.

Aquella fue la primera vez en la historia de la Fuerza Aérea Argentina, y sin antecedentes en el mundo, que un C-130 Hercules modificado por técnicos de un país atacara un buque enemigo en un conflicto armado.

El artículo “British naval forces in the Falklands War” de Wikipedia señala: «British Wye atacado con bombas por un Lockheed C-130 Hercules, daño menor»¹⁴.

En el capítulo “British Ships Sunk and Damaged” (“Buques británicos hundidos y dañados”) del libro *Battle Atlas of the Falklands War 1982 by Land, Sea and Air* del autor británico Gordon Smith se declara al BP “British Wye” como buque averiado e informa que el día sábado 29 de mayo al norte de las islas Georgias del Sur fue bombardeado por un C-130 Hercules del Grupo 1 de la Fuerza Aérea Argentina¹⁵; señala también que una bomba rebotó y explotó en el mar.

Finalizada la guerra, los tripulantes del BP “British Wye” relataron que cuatro de las bombas lanzadas impactaron en el mar sin detonar; dos explotaron a babor del buque, en el mar; y otra golpeó la cubierta sin estallar, pero produciéndole roturas que hizo que se declarara “buque dañado”. Se había cumplido con el objetivo de “interdicción aérea lejana”.



**Interdicción del BP “British Wye”; en verde la ruta de vuelo;
“Sol” era el punto de ingreso al área de búsqueda**
Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti, sobre mapa de Google Earth

¹⁴ Traducción del autor. Ver “Anexo Bravo: Fuerzas navales británicas en la guerra de Malvinas”.

¹⁵ Traducción del autor. Ver “Anexo Charlie: Buques británicos hundidos y dañados”.

Niebla marina (RFA “Fort Grange”)

El 31 de mayo, apenas arribamos a la zona de búsqueda asignada detectamos un eco en las coordenadas 47°45'S 32°35'W e inmediatamente ejecutamos los procedimientos habituales para reconocer el buque que resultó ser un carguero.

Al continuar con nuestra tarea, detectamos en el radar un eco a 200 millas náuticas en la posición 46°30'S 37°19'W. Descendimos para acercarnos y a 130 pies de altitud nos dirigimos por navegación radar hacia el objetivo, sin viento en superficie y atravesando bancos de niebla.

Mantuvimos esa altitud y el rumbo de interceptación, pero la niebla nos dejaba ver cada vez menos por lo que descendimos a 100 pies. A 10 millas náuticas del objetivo, observamos por radar que el buque estaba cambiando su rumbo y velocidad, quizás intentando ocultarse en una niebla marina mucho más densa.

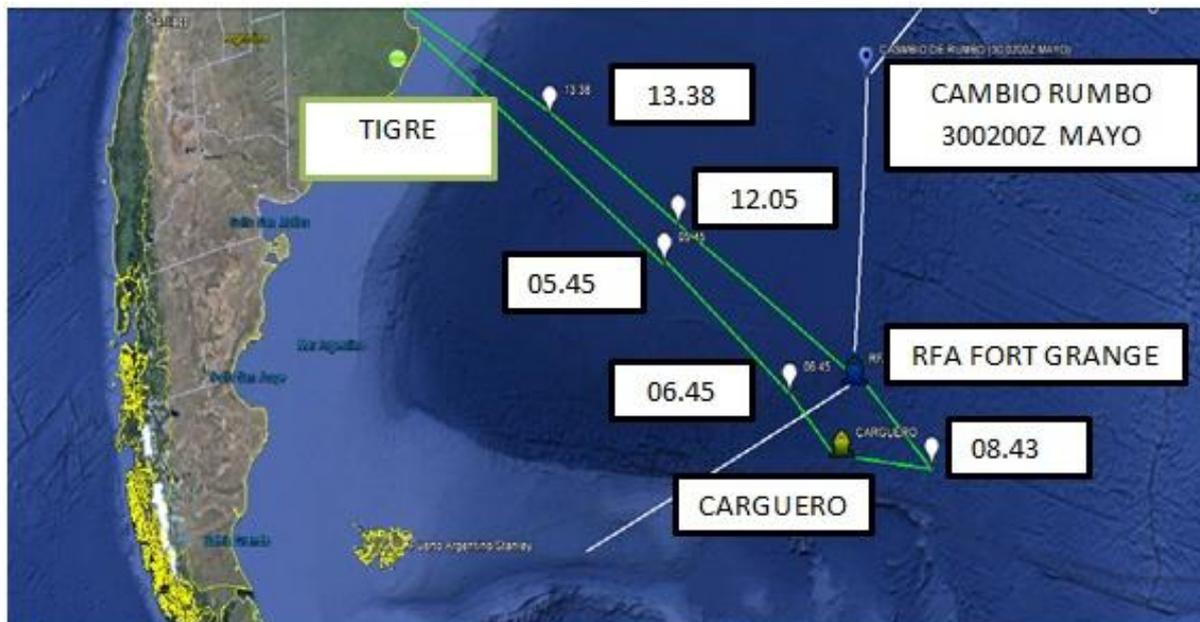
A dos millas náuticas por radar debimos descender hasta 50 pies (15 metros) por radioaltímetro sobre el mar, ya que nos era imposible hacer contacto con la superficie, casi no había visibilidad. A una milla, ante el peligro de colisionar, hicimos un viraje por derecha pasando cerca del buque y nos retiramos del lugar, sin poder visualizarlo.

Regresamos a El Palomar, habíamos volado 12 horas y 45 minutos, y recorrido 3465 millas náuticas.

El buque que no pudimos identificar era el RFA “Fort Grange”, integrante de la Real Flota Auxiliar de la marina británica que se dirigía a incorporarse a la Fuerza de Tareas para cumplir funciones de abastecimiento. Sus características son: eslora de 607 pies, manga de 79 pies y desplazamiento de 23.384 toneladas; estaba equipado con cuatro ametralladoras de 7,62 milímetros de propósitos generales.



RFA “Fort Grange”
[Wikimedia commons](#)



Interdicción del RFA “Fort Grange”; en verde la ruta de vuelo; en blanco la derrota del buque
Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti, sobre mapa de Google Earth

El “Fort Grange” estaba al mando del capitán D. G. M. Averill CBE (Orden del Imperio Británico en el grado de comandante, en sus siglas en inglés) y con 127 tripulantes cumplió el siguiente itinerario, de acuerdo con su historial¹⁶:

- 14 de mayo: zarpó de Glen Douglas para unirse a la flota británica.
- 22 de mayo: arribó a la isla Ascensión.
- 24 de mayo: partió de la isla Ascensión.
- 26 de mayo: ingresó en la Zona de Exclusión Total en torno a Malvinas.
- 30 de mayo: se le ordenó alejarse de la costa de América para evitar ser detectado por aeronaves argentinas. (Según señala el *Libro de Bitácora del RFA “Fort Grange”*).
- 31 de mayo: es atacado por un C-130 argentino, cuando estaba próximo a unirse al Grupo de Batalla. (El ataque también es referido por la revista *Gunline*¹⁷ editada por la Royal Fleet Auxiliary Service, como por el historial¹⁸ de esa misma institución en la Operación Corporate. Nosotros, como señalé antes, no vimos el buque).
- 3 de junio: se unió al Grupo de Batalla para apoyar el RFA “Fort Austin”.
- 5 de junio: inició la transferencia de elementos de abastecimiento al RFA “Fort Austin”.
- 6 de junio: completó la transferencia de elementos.
- 9 de junio: ingresó al estrecho de San Carlos.
- 17 de agosto: zarpó de Malvinas para regresar a Gran Bretaña.

El RFA “Fort Grange” regresó en otra oportunidad a las islas, ganó honores de batalla en la guerra de Malvinas y en febrero de 1986, cuando se encontraba en la FIPZ (zona de protección de las Malvinas, en sus siglas en inglés), fue visitado por la primera ministra Margaret Thatcher. Años después, se le cambiaría el nombre por RFA “Fort Rosalie” y aún continúa prestando servicio en la armada británica.

¹⁶ Ver “Anexo Delta: Historial del RFA Fort Grange”.
¹⁷ Revista *Gunline*, RFA, Hexman, Reino Unido, agosto de 2007, pág. 9.
<http://www.historicalrfa.org/downloads/Gunline-Aug-07.pdf> (consultado el 6 de agosto de 2012).
¹⁸ Ver “Anexo Eco: Cronología de la RFA en la Operación Corporate”.

Relato de un tripulante del RFA "Fort Grange"

El entonces teniente (Royal Navy) John Charles Osmond, que se desempeñaba como ingeniero de mantenimiento de los tres helicópteros Sea King que llevaba a bordo el RFA "Fort Grange", tomó contacto conmigo en julio de 2012 e iniciamos un intercambio de correos donde, entre cosas, señala:

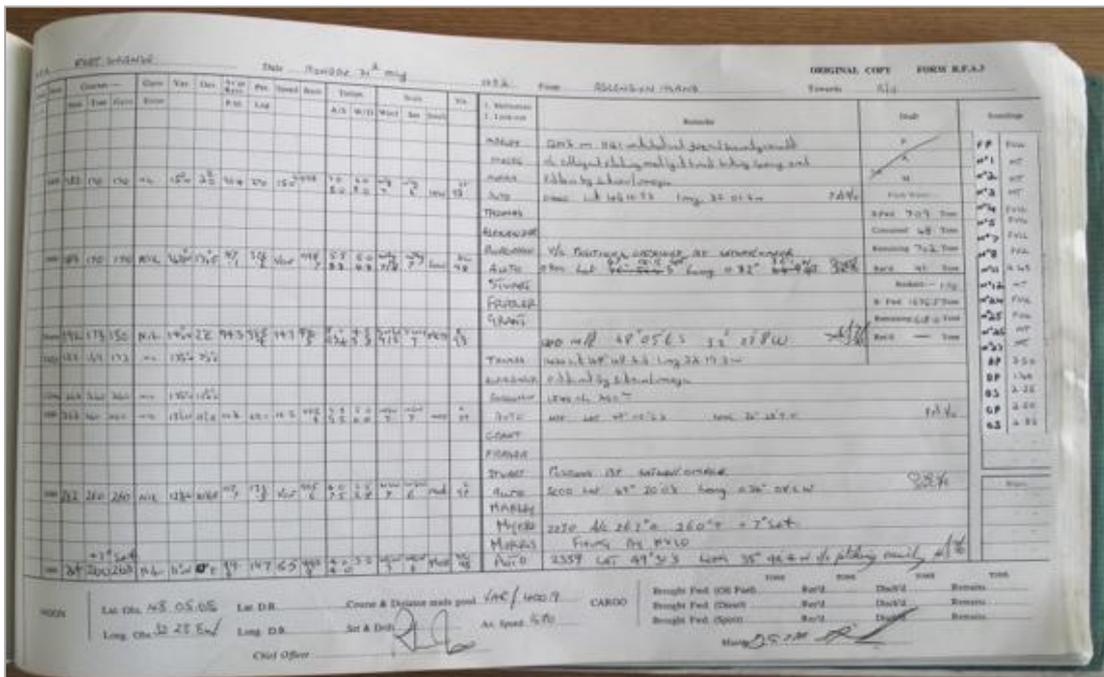
«El 31 de mayo por la mañana me encontraba de guardia en la popa del buque observando los pájaros que volaban en nuestra estela. En esa posición se puede escuchar el ruido exterior y comencé a oír el zumbido de la turbina de un avión, oía el ruido de la aeronave que estaba en alguna parte, pero no estaba seguro dónde.

Me contacté con el puente y al comienzo mi información fue cuestionada; sin embargo, nos preparamos para un ataque, sabíamos que un buque cisterna había sido atacado. Nuestro armamento consistía en cuatro ametralladoras 7,62 mm y fusiles FN 7,62 mm.

A los 15 minutos el ruido desapareció y un momento después al dar un paso atrás en la cubierta de vuelo vi lo que hoy sé que era el TC-68 que pasaba ligeramente a la izquierda de nuestro camino; pasó lo suficientemente cerca para que pudiera verle la identificación de color amarillo y la escarapela azul y blanca, estaba en un viraje cerrado a la derecha de nuestra estela.

A partir de ese día nos preparamos para recibir una nueva visita del Hercules colocando dos ametralladoras de propósitos generales (GPMG) más en el techo del hangar y preparamos un lanzador de misil antitanque Milan para defendernos.»

[...] «Este hecho nos hizo tomar conciencia de la vulnerabilidad del buque ante un ataque aéreo. Ya teníamos informes de un avión Hercules bombardero que había atacado al BP "British Wye". El avión tendría bombas debajo de las alas y una mira de bombardeo. Se introdujo una nueva política de lucha contra la aeronave. En el caso de avistar un Hercules, los miembros de la tripulación y personal de servicio que tuviesen habilidad en el tiro con rifle se prepararían para disparar a la aeronave.»



Página del Libro de Bitácora del RFA "Fort Grange", correspondiente al 31 de mayo de 1982
John Charles Osmond

Objetivo cumplido

La interdicción aérea lejana se cumplió ya que los buques de la flota inglesa que navegaban por el océano Atlántico recibieron la orden de alejarse del continente americano para evitar ser interceptados por aviones de la Fuerza Aérea Argentina. Esto se confirma con el cambio de rumbo que realizó el RFA “Fort Grange” el 30 de mayo a las 02.00Z, catorce horas después de nuestro ataque al BP “British Wye” (ver croquis más abajo).

El historiador británico David Brown en su libro *The Royal Navy and the Falklands War*, se refiere al ataque al BP “British Wye” y señala:

«La Fuerza Aérea Argentina identificó de manera correcta cuál era el eslabón más frágil de la operación británica, que era la larga distancia que debían recorrer los buques de suministros. A partir de eso se decidió que ninguna nave fuera al sur si no había una necesidad urgente ya que la pérdida de cualquiera de los buques cisternas o logísticos habría tenido un fuerte impacto en la campaña. [...] Por lo tanto se les ordenó a los buques que circulaban entre isla Ascensión y el área operativa utilizar una ruta más al este.»¹⁹.

Luego concluye:

«Utilizar un C-130, que tenía un alcance mayor al Canberra, como avión de ataque directo fue una sorpresa incomprensible para la Royal Navy.»



Recorrido del RFA “Fort Grange” a Malvinas entre mayo y junio de 1982

<http://www.flickr.com/photos/64008001@N00/4175031768> (consultado el 9 de mayo de 2012)

¹⁹ David Brown, *The Royal Navy and the Falklands War*, Londres, Leo Cooper, 1987, pág. 250. Traducción del autor.

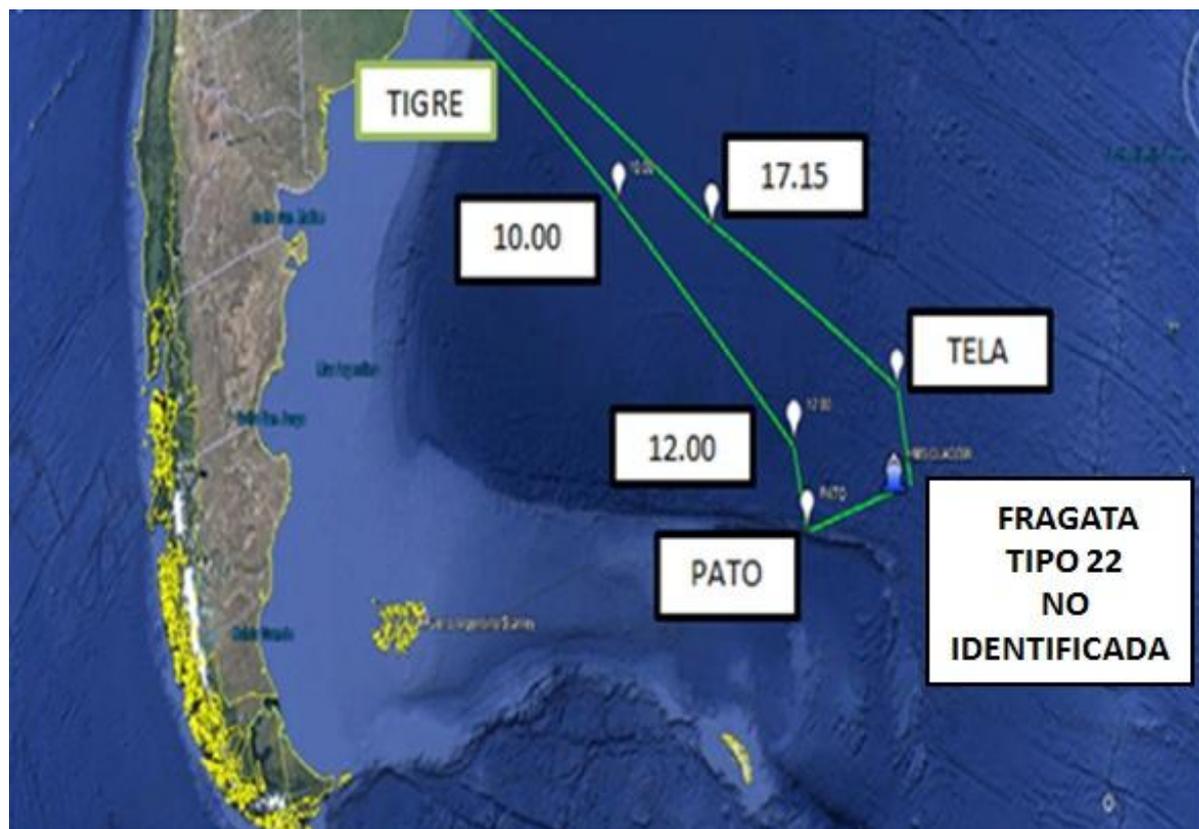
Fragata y escape

El 1 de junio luego de cinco horas sobre el mar detectamos un eco en las coordenadas 47°15'S 28°55'W. Hicimos el procedimiento de rutina alejándonos en altura, y regresamos en vuelo bajo y en navegación radar.

Las condiciones meteorológicas eran marginales (escasa visibilidad, viento fuerte, mar muy picado, lluvia y turbulencia fuerte) cuando visualizamos a corta distancia (entre 1 y 2 millas náuticas) lo que pensamos que era una fragata tipo 22 que cambiaba el rumbo entre las olas; supuestamente había detectado al avión. De acuerdo con lo ordenado se ejecuta el escape en un viraje chato, momento en el cual un tripulante informa que observa el despegue de un helicóptero desde el buque.

Continuamos volando en el área asignada en busca de otros objetivos sin resultado; regresamos y aterrizamos en El Palomar a las 21.30, cumpliendo el vuelo más largo de todos: fueron catorce horas y quince minutos.

Les habíamos avisado nuevamente a los ingleses que sus buques no podían transitar tan tranquilos por las aguas del Atlántico sur.



Interdicción de fragata tipo 22; “Pato” era el punto de ingreso a la zona de búsqueda y “Tela” el punto de salida

Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti, sobre mapa de Google Earth

Superpetrolero “Hercules”

En junio, el esfuerzo de guerra se sustentaba en las actividades de vuelo que realizaban la Fuerza Aérea y algunos escuadrones de las Fuerzas Armadas y de Seguridad que participaban en el conflicto, y en los combatientes que resistían en las islas el embate de los británicos.

La Fuerza Aérea Sur, a través de diferentes operaciones aéreas, apoyaba a los defensores tratando por todos los medios de frenar el avance enemigo, tanto en el campo de batalla como con la llegada de diferentes buques de abastecimiento que venían a apoyar a la flota.

Los buques detectados por los vuelos de exploración y reconocimiento lejano que hacían los Boeing 707 de la Fuerza Aérea eran ploteados, pero no identificados. Hasta ese momento no se habían realizado operaciones coordinadas entre esas aeronaves y el Hercules bombardero para confirmar si esos navíos eran de apoyo a la flota.

La oportunidad se presentó el 7 de junio, cuando una aeronave de exploración y reconocimiento lejano informó la detección de un buque de gran tamaño, que podría pertenecer a la flota británica, ya que la Armada Argentina comunicó que desconocía ese tránsito. Por lo que se procedió a coordinar una operación entre tres escuadrones aéreos de la Fuerza Aérea Argentina: Boeing 707, Canberra Mk-62 y Hercules C-130.

Cronología de la misión

El desarrollo de los hechos por día y por hora fue elaborado a partir del Informe Posterior al Vuelo²⁰ que escribí durante la misión y presenté una vez aterrizados, del Resumen del Diario de Guerra del CAE relativo al ataque al petrolero “Hercules”²¹, del Resumen del Diario de Guerra de la FAS relativo al ataque al petrolero “Hercules”²² y de mis recuerdos.

La Orden Fragmentaria N.º2316²³ y el Plan de Vuelo²⁴ atribuidos a esta misión no son tenidos en cuenta en esta edición porque ninguno de esos documentos estuvieron en poder de la tripulación antes del vuelo, y su información no coincide con lo ejecutado. Recién me enteré de ellos cuando investigué la documentación que se encuentra en la Dirección de Estudios Históricos durante las investigaciones para este escrito, lo que me lleva a pensar que fueron preparados luego del cumplimiento de la misión, quizás con la finalidad de poseer toda la documentación que eventualmente se pudiese requerir ante un problema legal que podría suscitar la operación. Por otra parte, durante todo el conflicto (y como era habitual) confeccioné personalmente el Plan de Vuelo de cada una de las misiones; sin embargo, aquel encontrado en los archivos tiene los siguientes errores: primero, la cantidad de tripulantes indica siete cuando en realidad éramos seis (la tripulación nunca varió en las misiones del Hercules bombardero); segundo, la autonomía

²⁰ Ver “Adjunto 4: Ataque al VLCC ‘Hercules’ - Informe Posterior al Vuelo”.

²¹ Ver “Adjunto 5: Ataque al VLCC ‘Hercules’ - “Resumen del Diario de Guerra del Comando Aéreo Estratégico”.

²² Ver “Adjunto 6: Ataque al VLCC ‘Hercules’ - “Resumen del Diario de Guerra de la Fuerza Aérea Sur”

²³ Ver “Adjunto 7: Ataque al VLCC ‘Hercules’ - Anexo Alfa de la Orden Fragmentaria 2316”.

²⁴ Ver “Adjunto 8: Ataque al VLCC ‘Hercules’ - Plan de Vuelo”.

apuntada es incorrecta ya que señala catorce horas en lugar de las diecinueve con que contábamos; y tercero, la firma es desconocida, ya que no es la del comandante ni la mía, quienes habitualmente rubricábamos el Plan de Vuelo.

Actividad del 7 de junio

■ 12.45: un Boeing B-707 matrícula TC-92 con el indicativo Buque 2, que cumplía tareas de exploración y reconocimiento lejano, informa que en el área de búsqueda asignada observa, entre otros, un buque carguero grande en las coordenadas 42°13'S 48°16'W, con rumbo 200°/210° y a una velocidad de 16/18 nudos, derrota que conducía directamente al área de concentración de la flota enemiga. (Resumen de la FAS).

■ 15.10: la Fuerza Aérea Sur requiere a la Armada información sobre ese buque y sobre otros. (Resumen del CAE).

■ 19.10: El CAE informa al A-3 del Comando de la Armada Argentina que el Buque 2 detectó a las 12.30 un eco grande (posiblemente fragata) en 47°20'S 36°20'W a una velocidad de 17 nudos y un carguero grande a las 12.45 en las coordenadas 42°13'S 48°16'W, con el rumbo y velocidad antes mencionadas. La respuesta es que no son propios, ni pesqueros. (Resumen del CAE).

El CAE interpreta que la Armada desconocía el movimiento del buque grande y ordena un control más estricto sobre la nave, ante la posibilidad que fuera a abastecer a la flota enemiga.

En previsión de que se confirmara que iba a abastecer a la Task Force, también se ordenó, a la tarde de ese día, una reunión de coordinación en la Base Aérea Militar Mar del Plata entre los tripulantes del C-130 bombardero (fuimos y regresamos desde El Palomar en una aeronave G-II) y los de una escuadrilla de bombarderos Canberra Mk-62 (quienes desplegaron desde la Base Aérea Militar Trelew para operar desde Mar del Plata).

Actividad del 8 de junio

■ 6.00: despegamos de El Palomar para cumplir con la interdicción del buque detectado por el Boeing B-707. (Informe Posterior al Vuelo y Resumen de la FAS).

■ 8.26: detectamos en el radar un eco de gran tamaño a 55 millas náuticas, en las coordenadas 46°04'S 49°10'W, aproximadamente en la posición donde se estimaba que debía estar el buque; determinamos que navega con rumbo 195° (hacia la zona donde estaría ubicada la flota inglesa) y a una velocidad de 19 nudos. (Informe Posterior al Vuelo y Resumen de la FAS).

■ 8.45: con buenas condiciones meteorológicas, cielo claro y excelente visibilidad (por primera vez desde que cumplíamos estas tareas) y con nivel de vuelo 200 (20.000 pies) detectamos visualmente al buque y corroboramos que era de gran porte con casco negro y estructura gris. Informamos la novedad a la Fuerza Aérea Sur en una de las frecuencias establecidas. (Informe Posterior al Vuelo y Resumen de la FAS).

■ 8.50: en la misma frecuencia en que nos habíamos comunicado con la Fuerza Aérea Sur, recibimos un llamado para “Matilde”, que no respondemos. El emisor insiste con ese indicativo e identificamos la voz del comandante de la FAS, el entonces brigadier Ernesto Crespo. Aceptamos la imposición del nuevo indicativo, y nos ordena que tratemos de comunicarnos con el navío en las frecuencias internacionales (en castellano y en inglés). Intentamos hacerlo en HF 2182 y 8364, UHF 243 y VHF 121.5, entre otras. (Informe Posterior al Vuelo y Resumen de la FAS).

En este punto, conviene hacer una aclaración con respecto al indicativo de llamada. En esta misión, como en los anteriores vuelos de interdicción, utilizamos el indicativo Tigre y con él confeccioné el Plan de Vuelo; luego, durante la operación, al ser llamados Matilde por el comandante de la FAS, su Estado Mayor registró ese indicativo en los diferentes documentos, como por ejemplo en el Resumen del Diario de Guerra de la FAS y en la orden fragmentaria que apareció con la documentación de esa operación. En 2012 en una consulta telefónica el brigadier general VGM (R) Ernesto Crespo me señaló que durante el conflicto de Malvinas siempre era acompañado por un ayudante, quien apuntaba sus órdenes y comentarios, y que al llamarnos con ese indicativo seguramente lo registró así. A partir de ese momento aparece Matilde en los documentos posteriores.

■ 8.55: lanzamos al aire, en las diferentes frecuencias, la orden al buque: «Debe dirigirse de inmediato a un puerto del continente, caso contrario será atacado». El navío no responde a ninguna de las llamadas. (Informe Posterior al Vuelo).

Los buques de la Fuerza de Tareas británica “Hydra” y “Uganda” confirmarían, posteriormente, que habían interceptado un mensaje en inglés donde se le advertía al “Hercules” que debía dirigirse a territorio argentino, que si no lo hacía sería atacado.

■ 9.05: informamos que el buque no responde los llamados y la Fuerza Aérea Sur ordena que se lo ataque. (Informe Posterior al Vuelo y Resumen de la FAS).

■ 9.10: configuramos el avión para el ataque y en la corrida final, al leer sobre la línea de flotación del buque el nombre *Hercules (Monrovia)*, suspendemos el bombardeo. El “Hercules” (ahora podíamos verlo de cerca) tenía el casco rojo y negro, la cubierta verde y la superestructura amarilla. Informamos por radio la novedad a la Fuerza Aérea Sur y le reiteramos al buque la orden de poner rumbo 270° hacia el continente (Informe Posterior al Vuelo).

■ 9.45: el comandante de la Fuerza Aérea Sur nos ordena que ataquemos y que transmitamos la posición y todos los datos necesarios a la escuadrilla de aviones Canberra que se dirigiría a la zona. (Informe Posterior al Vuelo). Teníamos que atacar a nuestro tocayo.

■ 9.55: inmediatamente, armado el sistema de bombardeo, ejecutamos el primer ataque (lanzamiento de seis bombas) y observamos en el viraje que algunas explotaban a la altura de la línea de flotación y próximas a la proa y otras en el agua a 50 o 60 metros del buque. (Informe Posterior al Vuelo).

■ 10.10: efectuamos el segundo ataque. Lanzamos las seis bombas restantes, pero no podemos comprobar si hacen impacto. (Informe Posterior al Vuelo).

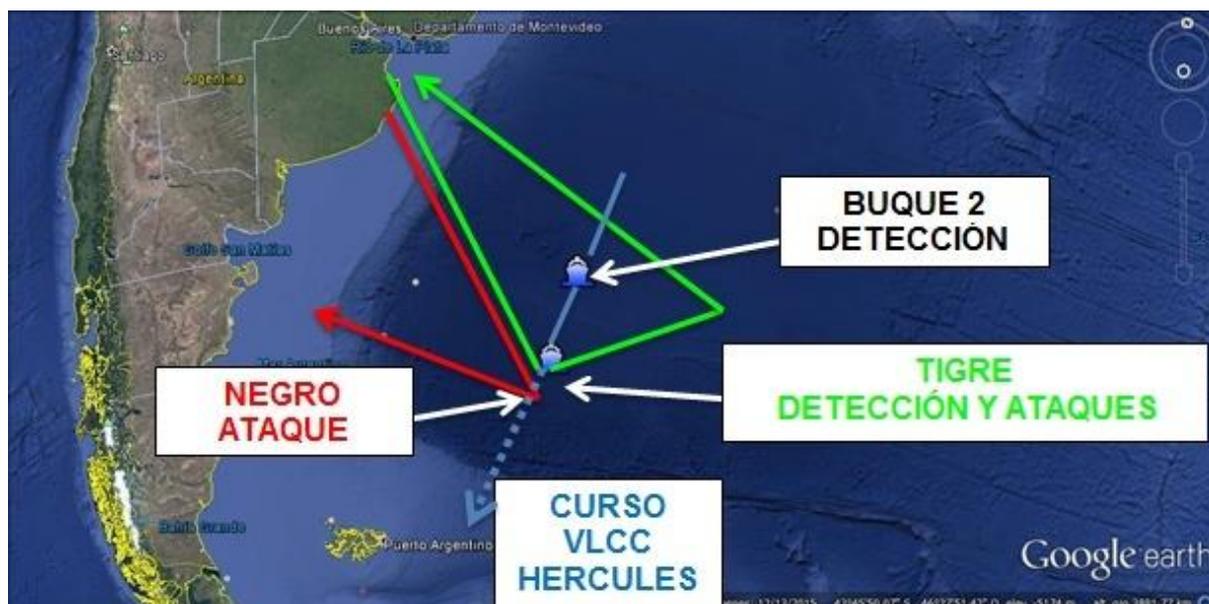


Superpetrolero “Hercules” fotografiado desde el TC-68 el 8 de junio de 1982

Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti

- 10.15: informamos a la FAS sobre los ataques. Nos ordena mantener contacto radar con el buque hasta el arribo de los Canberra. (Informe Posterior al Vuelo).
- 10.15: la FAS recibe la información del ataque con resultado negativo y ordena mantener contacto con el objetivo. (Resumen de la FAS).
- 11.08: la FAS ordena el despegue de la escuadrilla Negro (cuatro Mk-62 Canberra) teniendo como objetivo material el “Hercules”. (Resumen de la FAS).
- 11.43: la escuadrilla Negro despegue desde la Base Aérea Militar Mar del Plata con rumbo 080°, hacia el objetivo. (Resumen de la FAS). Componen la escuadrilla:
 - B-105, Negro 1: mayor Jorge A. Chevalier y primer teniente José N. Pagano Fernández
 - B-102, Negro 2: capitán Alberto Baigorri y mayor Enrique Rodeyro
 - B-108, Negro 3: capitán Juan J. Nogueira y primer teniente Ernesto Lozano
 - B-109, Negro 4: capitán Eduardo García Puebla y primer teniente Jorge Segat
- 13.10: comunicamos que el “Hercules” tiene rumbo 080°. (Informe Posterior al Vuelo y Resumen de la FAS).
- 13.10: en contacto radial con la escuadrilla Negro, tomamos conocimiento que los numerales regresan por falta de combustible; desgraciadamente habían iniciado un vuelo bajo a mucha distancia del objetivo, lo que les hizo consumir demasiado carburante, sin poder llegar al blanco.

El jefe de escuadrilla continúa su vuelo; y mientras orbitamos sobre el petrolero, le transmitimos la información meteorológica, la posición y el rumbo del objetivo para el ataque. En ese momento el buque se dirigía con rumbo hacia el este.



Interdicción del VLCC “Hercules”: en azul se señala el curso del petrolero y en línea punteada, su proyección hacia el área de concentración de la flota británica; en verde, la ruta del TC-68; y en rojo, la de la escuadrilla Negro.

Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti, sobre mapa de Google Earth

- 13.29: el jefe de turno de Puerto Belgrano informa al Comando Aéreo Estratégico que el buque “Hercules” es de bandera liberiana y que se dirige a Alaska por el cabo de Hornos. El CAE transmite la novedad a la Fuerza Aérea Sur. (Resumen del CAE).
- 13.30: el Negro 1, escaso de combustible, lanza todas sus bombas en un solo pasaje, para luego retornar a su base de despliegue. El Tigre confirma que algunas bombas habían rebotado en el mar entre 100 y 150 metros del objetivo. (Informe Posterior al Vuelo). Luego se tomaría conocimiento de que otras bombas habían hecho impacto.
- 13.30: la Fuerza Aérea Sur recibe de Puerto Belgrano la información de que el buque “Hercules” es de bandera liberiana y que se dirige a Alaska por el Cabo de Hornos. (Resumen de la FAS).
- 13.35: la Fuerza Aérea Sur ordena suspender el ataque del Negro 1 y dirigirse a Trelew, y que el Tigre regrese a El Palomar en vuelo bajo por posibles Patrullas Aéreas de Combate (PAC) enemigas en la zona. (Resumen de la FAS).
- 13.40: Nos alejamos del área porque el radar de Puerto Argentino había detectado dos ecos, presumiblemente cazas Harrier ingleses, con rumbo a la zona en que se estaban produciendo los hechos. (Informe Posterior al Vuelo).

El Negro 1 se aleja hacia el noroeste y el Tigre cancela todas sus comunicaciones e inicia un vuelo bajo (50 pies) con rumbo 030° (noreste) durante 230 millas náuticas, a fin de alejarse de la zona y de la posibilidad de ser interceptado en camino de regreso al continente.



“Ataque al VLCC Hercules”, pintura de Ezequiel Martínez realizada en 2008 que recrea el bombardeo al petrolero. Diferencias: el buque tenía el casco rojo y negro, la superestructura amarilla y la cubierta verde; además el C-130 transportaba los MER en el lugar de los tanques de combustible externos. Foto: Archivo DEH-FAA

- 17.20: el Tigre arriba a El Palomar, había volado once horas y veinte minutos. (Informe Posterior al Vuelo y Resumen de la FAS).

El registro horario muestra que en el momento en que se producía el ataque del Canberra, en la FAS se recibía una modificación de lo transmitido el día anterior. Cuando el bombardero entraba en la aproximación final hacia el objetivo, el jefe de turno de Puerto Belgrano informaba que el «buque Hercules es de bandera liberiana y se dirige a Alaska por el cabo de Hornos» (Resumen de la FAS). De inmediato se ordenó cancelar el ataque, pero ya era tarde, los aviones habían atacado y se alejaban de la zona.

- 20.00: el CAE retransmite al Comando de la Fuerza Aérea Sur un mensaje del petrolero “Hercules” al Servicio de Guardacostas de Estados Unidos señalando que había sido bombardeado por un cuatrimotor. (Resumen del CAE).

El capitán del petrolero declararía, posteriormente, que habían informado (en una comunicación de rutina) a las autoridades argentinas los datos del buque y que, sin embargo, fue atacado dos veces por un avión que describía círculos sobre él y que, por último, un jet le lanzó más bombas.

Ni el capitán ni sus tripulantes distinguieron las marcas del C-130 argentino, que llevaba las insignias y pinturas reglamentarias y tenía pintada la ancha banda de color amarillo para que las tropas argentinas lo diferenciaron de los C-130 británicos. Tampoco pudieron describir al birreactor Canberra.

Averiado tras el ataque, el superpetrolero “Hercules” cambió su rumbo y se dirigió a Río de Janeiro, para que se determinaran los daños sufridos.

Actividad del 9 de junio

- 7.00: un vuelo de exploración y reconocimiento detecta al petrolero “Hercules” en las coordenadas 42°15’S 47°50’W con rumbo general 030°. (Resumen de la FAS).
- 16.30: La FAS requiere a la Armada Argentina información sobre el buque “Hercules”, quienes responden: «la Armada no le ordenó al “Hercules” que se dirigiera a algún puerto argentino». Señalan además que el capitán del petrolero manifiesta que se dirige a Río de Janeiro. Asimismo, la FAS amplía una comunicación del Comando Local de Control Operativo (Colco) Brasil al Colco Argentina: «Hercules, bandera liberiana partió 042100Z Jun 82 del puerto de Río de Janeiro lastrado (vacío - sin carga) destino Valdez (Alaska)...». Y agrega también que la Administración Marítima de Estados Unidos había informado a la Embajada Argentina en Washington el movimiento de buques estadounidenses o liberianos que navegaban en el Atlántico Sur o que se dirigían a esas aguas. Y concluye: «los siguientes buques tanques liberianos transportan petróleo de Alaska a Islas Vírgenes vía CABO DE HORNOS. HERCULES G ZAB (mayo 04) se encontraría en Zona de Exclusión». (Resumen de la FAS).



Superpetrolero “Hercules”

Autor no identificado, archivo del Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti

Últimos días del VLCC “Hercules”

El 14 de junio, un día después de haber atracado en la Terminal Marítima Almirante Tamandare, los técnicos de la Marina de Brasil y otros expertos que estuvieron a bordo del VLCC “Hercules” reconocieron los daños y dieron cuenta de que las esquirlas de una bomba que había explotado eran de color verde. Que otra –que había quedado sin explotar en uno de los tanques de petróleo– era de fabricación inglesa y tenía una placa con la leyenda «MK-17 - 1000 pounds [libras]». Sin lugar a dudas, éstas habían sido arrojadas por el Canberra “Negro 1”. Una tercera bomba, que había pegado en el llamado palo de carga, resbalado y caído en el convés, era de 250 kilogramos y de 1,20 metros de largo. Este impacto debe acreditarse al Hercules “Tigre”.

El petrolero “Hercules” era un VLCC construido en Japón en 1971, de 220.000 toneladas de desplazamiento de carga, 322 metros de eslora, una manga de 70 metros y un calado de 18 metros. Pertenecía a United Carriers y la empresa lo había arrendado a Amerada Hess Shipping Corporation, de Liberia, para actuar con bandera de conveniencia.

Al mando del capitán Renzo Battagliarini y con veintiocho hombres (veintiséis italianos y dos coreanos) tenía como tarea de rutina transportar petróleo crudo desde la terminal sur del oleoducto Trans-Alaska en Valdez, Alaska, hasta una refinería Hess en las islas Vírgenes de los Estados Unidos, en el mar Caribe; y, dado el tamaño del barco, era imposible que cruzara por el canal de Panamá por lo que habitualmente rodeaba el continente americano. En el contrato nada decía de escalas intermedias, como la del puerto de Río de Janeiro.

El 25 de mayo había iniciado su viaje de regreso desde las islas Vírgenes a Valdez, pero esta vez con una escala en el puerto de Río de Janeiro.

El periódico *O Globo* de Brasil publicó²⁵ el 5 septiembre de 1982 un resumen de los hechos, parte del cual transcribo con mi traducción:

«8 de junio

El buque es atacado a 180 millas náuticas de las islas Malvinas. La Guardia Costera de los Estados Unidos escuchó un mensaje del capitán informando que un avión que circuló tres veces sobre ellos los atacó y dejó caer bombas sobre la cubierta. Por el ataque, el navío sufrió un rumbo en estribor; tiene una inclinación de 6 grados y navega con proa a Brasil para ser reparado. Londres informa que ningún avión propio los atacó y el servicio Télam de la Argentina señala que ningún avión argentino podría volar a esa distancia de sus bases.

»9 de junio

El capitán del buque en comunicación con el corresponsal del diario *O Globo* en Buenos Aires le informa que la situación es grave. El Departamento de Estado de los Estados Unidos consulta a los gobiernos de Argentina e Inglaterra sobre el caso y el segundo contesta que no tiene responsabilidad sobre ese ataque.

»12 de junio

El "Hercules" fondea a dos millas de la Ilha Rasa, cerca de Río de Janeiro. Tiene dos pequeños rumbos de 50/60 centímetros de diámetro y una leve inclinación, que es casi imperceptible.

»13 de junio

El buque entra en la bahía de Guanabara y fondea en la Terminal Marítima Almirante Tamandare.

»14 de junio

Una nueva tripulación llega de Italia para remplazar a la original que había partido para su país. Se realiza una inspección visual del superpetrolero a efectos de conocer cuál es el grado de las averías.

»16 de junio

Los representantes del buque declaran que cualquier decisión de desarmar la bomba que está a bordo será consensuada con las autoridades de Brasil.

»17 de junio

La empresa Cardoso & Fonseca [representante de la compañía propietaria del navío en Brasil] informa que ha contratado un equipo de expertos de los Estados Unidos para desarmar la bomba de 1000 libras ubicada en la bodega número 2.

²⁵ Ver "Adjunto 9: Nota del diario *O Globo* del 5 de septiembre de 1982".

»20 de junio

Llega a Brasil Abner Shalmon, vicepresidente de Maritime Overseas Corporation (armadores del “Hercules”), con un equipo de cinco técnicos para desactivar la bomba.

»21 de junio

Abner Shalmon declara que el “Hercules” hacía su ruta normal entre islas Vírgenes y Alaska. Señala que fue atacado por un avión no identificado, porque los tripulantes entraron en pánico y solo trataron de protegerse sin atreverse a mirar para arriba. Así mismo informó que el equipo técnico examinaría la bomba, que tardaría cinco días en desactivarla y luego el buque partiría para Europa para ser reparado. Las tareas de desmonte de la bomba se harían a 40/50 millas náuticas de la costa.

»23 de junio

Llega el equipo técnico a Brasil para comenzar los trabajos al día siguiente.

»25 de junio

Cardoso & Fonseca informa que los técnicos no han ido a visitar el buque porque aún no llegó el seguro de vida requerido por el contrato.

»30 de junio

A las 10.10 un helicóptero lleva a cinco personas hasta el “Hercules” para iniciar las tareas: el comandante de navegación, el ingeniero senior de Maritime Overseas para el Atlántico Sur, un representante de la Capitanía de Puerto y dos técnicos en explosivos.

»3 de julio

Maritime Overseas informa al corresponsal de *O Globo* en New York que la demora en desmontar la bomba se debe a que los técnicos están estudiando el mejor procedimiento para ejecutar la tarea. La empresa asegura que no hay ningún riesgo de detonación.

»6 de julio

Cardoso & Fonseca informa que se están dando los últimos retoques para desactivar la bomba que está en el tanque número 2.

»11 de julio

Cardoso & Fonseca informa que serán necesarias nuevas investigaciones para preparar la desactivación. [...] Los peritos consideran imposible desactivar la bomba. [...] Maritime Overseas decide hundir el buque, ya que la aseguradora cree que es mejor pagar el precio del buque que los riesgos que se corren si algo sale mal.

»13 de julio

Raymond Burke, abogado representante de Maritime Overseas informa que el “Hercules” partirá al día siguiente para ser hundido a 250 millas náuticas de la costa de Brasil. El buque será remolcado por el “Smit Lloyd III”, de bandera holandesa, que había sido contratado previamente y que tiene una tripulación de siete hombres, al que acompañará el capitán Renzo Battagliarini.

»16 de julio

El “Hercules” inicia el viaje hacia donde será hundido. Es acompañado por el contratorpedero “Sergipe” de la Marina de Brasil que tiene como tarea controlar la posición en que se va a producir el hundimiento; este buque transporta a un grupo de periodistas para que presencien el acontecimiento.

»20 de julio

Se arriba a la posición prevista, 480 km al sur de cabo Frío y 700 km al este de Florianópolis donde la profundidad del océano llega a los 2700 metros. A las 14.15, seis horas después de abrir las válvulas para inundar sus tanques, el buque desapareció en el océano».



VLCC “Hercules” hundiéndose en aguas del océano Atlántico el 20 de julio de 1982

www.irizar.org/MLV-VLCC_Hercules.html (cons. en julio de 2016)

Incógnitas

Se ignora por qué la Armada Argentina primero afirmó desconocer el movimiento del petrolero y en el momento en que se lo estaba atacando cambió el informe detallando cuál era la situación del buque. El capitán del superpetrolero declararía posteriormente en el juicio que había realizado las comunicaciones de rutina con los controles marítimos correspondientes.

Las incógnitas sobre lo acontecido con el VLCC “Hercules” son las siguientes:

1. El navío realizaba periódicamente la misma ruta entre las islas Vírgenes y Valdez sin efectuar escalas intermedias; sin embargo en esa oportunidad y pese a su porte y autonomía hizo una escala técnica en Río de Janeiro con los costos que ello implica.
2. Si se traza un rumbo desde la posición del petrolero cuando fue detectado por el Buque 2 hasta la posición del día siguiente cuando lo interceptó el Tigre y se prolonga esa derrota, la trayectoria concluiría en la ubicación en que se encontraba la flota británica; o sea el petrolero se dirigía hacia la zona de guerra.
3. Luego del ataque navegó 2000 km en todo tipo de condiciones meteorológicas sin inconvenientes, pese a tener una bomba de 1000 libras sin explotar, lo que indica que no era peligroso para su navegación.
4. Primero se informó que la bomba iba a ser desactivada y luego se decidió que sería peligroso y se determinó su hundimiento.
5. Una vez arribado a puerto los tripulantes, excepto el capitán, fueron enviados a su país de origen sin haber tenido contacto con nadie.
6. Se coordinó una conferencia de prensa de la que participaría el capitán y luego se suspendió.
7. Los propietarios rechazaron las propuestas de compra de varias firmas internacionales, que lo deseaban aunque sea como chatarra.
8. Pocas personas subieron a bordo, porque los propietarios argumentaban razones de seguridad.
9. Quienes estuvieron a bordo del “Hercules” cuando estuvo en puerto no sacaron ninguna foto del interior del buque ni de la bomba en cuestión.

Los propietarios del petrolero iniciaron un juicio por daños contra la Argentina, en los Estados Unidos, estado de New York, para lograr un resarcimiento económico de 10 millones de dólares por la pérdida del barco y una compensación de 1,9 millones por la pérdida del petróleo que se hundió con el barco; pero no se dio lugar a la demanda.

En este juicio el capitán del petrolero declaró que el 8 de junio «a las 12.15 hora de Greenwich había realizado un informe de rutina por radio a los funcionarios argentinos [encargados de controlar el tráfico marítimo] indicando: nombre del buque, indicativo internacional de radio, registro, situación, rumbo, velocidad y descripción del viaje»²⁶.

Luego dice que «minutos después de ese mensaje y sin provocación fue bombardeado por un avión argentino a lo que siguió un segundo ataque y dos horas después otro avión argentino lo atacó con un cohete aire-tierra».

Los dichos del capitán indicando que el ataque lo realizaron aviones argentinos se contradice con lo declarado por el representante de la empresa el 21 de junio en Río de Janeiro, cuando señaló que los tripulantes no habían podido identificar el avión porque entraron en pánico»²⁷.

Final

El ataque al superpetrolero fue el último vuelo para el C-130H TC-68 “Tigre”. Pocos días después, en un final anunciado, terminó la guerra con la rendición del comandante argentino de las islas Malvinas.

El Informe Rattenbach señala que en la guerra de Malvinas hubo errores políticos, diplomáticos y de conducción, e indica quiénes son los responsables, que no son los que activamente participaron del combate cumpliendo con su deber.

Los hombres de nuestra Institución, pese a no estar entrenados en operaciones aeromarítimas (por no ser responsabilidad primaria de la Fuerza Aérea) y a que se sustrajo la mayoría de los medios navales de superficie del conflicto, aplicó las características aeronáuticas de flexibilidad y versatilidad «adaptando improvisadas tácticas y armamentos que produjeron daños importantes al enemigo». (Informe Rattenbach, párrafo 812).

El 14 de junio finalizó la guerra. La Fuerza Aérea Argentina tuvo su Bautismo de Fuego ofrendando hombres y máquinas en la contienda, pero probando con su comportamiento que la instrucción, adiestramiento y entrenamiento eran los correctos, y que la única forma de tener tripulaciones para cualquier tipo de operación aérea es con una excelente base educativa en la formación del personal militar ■

²⁶ Traducción del autor. Ver “Adjunto 1: Fallo de la Suprema Corte de los Estados Unidos”.

²⁷ Ver “Adjunto 9: Nota del diario *O Globo* del 5 de septiembre de 1982”.



La tripulación del TC-68 bombardero junto a uno de los MER que le habían sido adosados, en la ceremonia “40 años del Hercules en la Fuerza Aérea Argentina”, 10 de octubre de 2008

Autor no identificado, archivo del Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti

1. Brigadier Mayor VGM (R) Alberto Vianna
2. Vicecomodoro VGM (R) Andrés Francisco Valle
3. Comodoro VGM (R) Roberto Mario Cerruti
4. Suboficial Principal VGM (R) Pedro Esteban Razzini
5. Suboficial Principal VGM (R) Carlos Domingo Nazzari
6. Suboficial Auxiliar VGM (R) Carlos Alberto Ortiz



Reunión mantenida en Buenos Aires con el exteniente John Charles Osmond, febrero de 2016

Autor no identificado, archivo del Com. VGM (R) Roberto M. Cerruti

Adjuntos y Anexos

Adjunto 1: Fallo de la Suprema Corte de los Estados Unidos

Adjunto 2: Ataque al BP “British Wye” - Plan de Navegación Aérea

Adjunto 3: Ataque al BP “British Wye” - Informe Posterior al Vuelo

Adjunto 4: Ataque al VLCC “Hercules” - Informe Posterior al Vuelo

Adjunto 5: Ataque al VLCC “Hercules” - Resumen del Diario de Guerra del
Comando Aéreo Estratégico

Adjunto 6: Ataque al VLCC “Hercules” - Resumen del Diario de Guerra de la
Fuerza Aérea Sur

Adjunto 7: Ataque al VLCC “Hercules” - Anexo Alfa de la Orden Fragmentaria 2316

Adjunto 8: Ataque al VLCC “Hercules” - Plan de Vuelo

Adjunto 9: Nota del diario *O Globo* del 5 de septiembre de 1982

Anexo Alfa: Derribo del TC-63 - Marcación de blancos navales

Anexo Bravo: Fuerzas navales británicas en la guerra de Malvinas

Anexo Charlie: Buques británicos hundidos y dañados

Anexo Delta: Historial del RFA “Fort Grange”

Anexo Eco: Cronología de la RFA en la Operación Corporate

Adjunto 1

Fallo de la Suprema Corte de los Estados Unidos

El fallo del 23 de enero de 1989 de la Suprema Corte de los Estados Unidos en el caso de la República Argentina vs. Amerada Hess Shipping Corporation y otros puede leerse (en inglés) en el siguiente enlace:

<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/488/428/case.html> (consultado en julio de 2016).

Bajo estas líneas el fragmento del fallo que relata los sucesos de junio de 1982:

«By June 8, 1982, after a stop in Brazil, the Hercules was in international waters about 600 nautical miles from Argentina and 500 miles from the Falklands; she was outside the "war zones" designated by Britain and Argentina. At 12:15 Greenwich mean time, the ship's master made a routine report by radio to Argentine officials, providing the ship's [488 U.S. 428, 432] name, international call sign, registry, position, course, speed, and voyage description. About 45 minutes later, an Argentine military aircraft began to circle the Hercules. The ship's master repeated his earlier message by radio to Argentine officials, who acknowledged receiving it. Six minutes later, without provocation, another Argentine military plane began to bomb the Hercules; the master immediately hoisted a white flag. A second bombing soon followed, and a third attack came about two hours later, when an Argentine jet struck the ship with an air-to-surface rocket. Disabled but not destroyed, the Hercules reversed course and sailed to Rio de Janeiro, the nearest safe port. At Rio de Janeiro, respondent United Carriers determined that the ship had suffered extensive deck and hull damage, and that an undetonated bomb remained lodged in her No. 2 tank. After an investigation by the Brazilian Navy, United Carriers decided that it would be too hazardous to remove the undetonated bomb, and on July 20, 1982, the Hercules was scuttled 250 miles off the Brazilian coast».

Adjunto 2

**Ataque al BP "British Wye"
Plan de Navegación Aérea**

FECHA DER		IDENT		IFF	AV IFF	LONGITUD			
0630		TIGRE		3053	C-130	7C 00			
FECHA		CTE AER		POSICION	LATITUD	LONGITUD			
29-11-82		VCom. VIANNA		PAL	S 34°36'	W 58°36'			
DE	A	WPT	LATITUD	DISTANCIA	DISTANCIA	TIEMPO	TIEMPO	ETA	ATA
		Nº	LONGITUD	PARCIAL	TOTAL 3175	PARCIAL	TOTAL		
PAL	SOL		S 48 00 W 47 00	970	2205	03:25	03:25	09:55	
SOL	ALA		S 48 00 W 39 00	325	1880	01:08	04:33	11:03	
ALA	PILA		S 46 40 W 39 00	85	1795	:17	04:50	11:20	
PILA	TERO		S 46 40 W 47 00	325	1470	01:20	06:10	12:40	
TERO	TACO		S 45 35 W 45 30	85	1385	:17	06:27	12:57	
TACO	GATO		S 45 35 W 39 00	275	1110	:55	07:22	13:52	
GATO	LUZ		S 43 00 W 45 00	300	810	01:12	08:34	15:04	
LUZ	PAL		S 34°36' W 58°36'	810		03:25	11:59	18:29	

**Ataque al BP "British Wye"
Informe Posterior al Vuelo**

Realizado por el entonces capitán Roberto Mario Cerruti.

INFORME ~~DE~~ POSTERIOR AL VUELO

291134 MAY 82 - Detección radar a 70 MN de distancia de dos ecos, separación entre los mismos 10 MN.
Se inicia procedimiento de aproximación en descenso, apagando radar.
Se realiza contacto visual con el eco a 600 pies. (radioaltímetro) en las siguientes condiciones meteorológicas. 8 ST y NS con precipitaciones aisladas ~~de~~ y visibilidad entre 1 y 3 MN.

291207 MAY 82 - Contacto visual con el blanco y se efectúa posesión de observación a 130 pies.
Observándose que se trata de un petrolero de nombre BRITISH WYE (LONDON) con cubierta verde, casco blanco, chimeneas rojas, blanca y azul a rayas horizontales con un león en parte color naranja; aparentemente cargado; detenido y con pose el viento en la siguiente posición $47^{\circ}59'S$ $39^{\circ}09'W$

291214 MAY 82 - Se efectúa ataque con misiles 0350 VP 290 y 130 pies observándose en esta oportunidad que se desplazaba orientado de proa hacia el sur luego del lanzamiento se efectúa viraje a la izquierda observándose que aparentemente:

te no habrían explotado, ^{los cables} ~~los cables~~ ~~que en el MER no se~~ ~~encontraron~~ ~~los~~
cables de espoleta de amoniac
de espoleta.

29 12:25 MAY 82. Se realiza búsqueda radar
del otro eco antes mencionado,
sin poder ser hallado.
Se mantiene vigilancia
radar sobre el blanco hasta
las 13:38 detectando que
el mismo de desplaza
con rumbo 185° y una
velocidad estimada de 14 Kts

29 1340 MAY 82. Se inicia regreso a PAL.

NOTA: Previo y posterior al ataque se intentó
insistentemente contactar con LUB
en las distintas frecuencias con
resultado negativo.

Adjunto 4

Ataque al VLCC "Hercules" Informe Posterior al Vuelo

Elaborado durante el vuelo por el entonces capitán Roberto Mario Cerruti, y con las adendas del entonces vicecomodoro Alberto Vianna.

INFORME POSTERIOR AL VUELO (1)

06.00 DESPEGUE DE EL PALOMAR.

08.26 DETECCIÓN RADAR A 35MN
⊗ 46°04 S 49°10 W 2°195° VELOC. 18 KTS.

08.45 DETECCIÓN VISUAL A FL 200
⊗ CASCO NEGRO ESTRUCTURA GRIS.

08.50 SE INFORMA A LA FAS; QUIEN ORDENA QUE SE ENLACE CON EL MISMO EN 2182 AM.

08.55 SE TRATA DE HACER ENLACE EN IDIOMA CASTELLANO E INGLÉS. (*)

09.05 LA FAS ORDENA QUE SE LO ATAQUE

09.10 SE EFECTUA ATAQUE; SUSPENDIENDO EL MISMO EN FINAL AL LEERSE EL NOMBRE "HERCULES" (MONROVIA) CASCO ARRIBA DE LA LINEA DE FLOTACION ROJO Y NEGRO CUBIERTA VERDE Y SUPER ESTRUCTURA AMARILLA.

09.15 SE INFORMA A LA FAS Y SE CONTINUA TRATANDO DE HACER ENLACE EN LA FRECUENCIA ANTES MENCIONADA Y EN HF 8364 / VHF 121.5 Y UHF 243 SIN LLEGAR A HACER ENLACE (///)

09.45 LA FAS ORDENA QUE SE LO ATAQUE

09.55 SE EFECTUA PRIMER ATAQUE CON EL LANZAMIENTO DE 6 BOMBAS, ESTIMANDOSE E INFORMANDO

- CON RESULTADO NEGATIVO, ^(E)ORDE. ^(U)
NANDO LA FAS NUEVO ATAQUE
- 10:10 SE EFECTUA ~~NUEVO ATAQUE~~ REEMPLAZO
APARENTEMENTE
CON RESULTADO NEGATIVO, OBSERVAN-
DOSE QUE SE DIRIGE CON RUMBO 360°
- 10:15 SE INFORMA A LA FAS QUIEN
ORDENA QUE SE LO MANTENGA
EN CONTACTO RADAR HASTA EL
ARRIBO DE LOS CAMBERRAS.
- 13:10 SE HACE ENLACE CON ELLACNR.
A QUIENES SE LE INDICA LA
POSICION DEL ~~COM~~ ^{OM}, QUE ESTA CON
RUMBO 088°
- 13:30 LUEGO DEL ATAQUE DE NEGRO
AL CUAL SE OBSERVA QUE LAS
BOMBAS PICAN ENTRE 100 Y 150
METROS LARGO; LA FAS ORDENA
SUSPENDER EL ATAQUE
- 13:40 LA FAS ORDENA QUE SE REGRESE
EN VUELO BAJO A TRE POR POSI-
BLE APROXIMACION A LA ZONA
DE P.A.C.
- 13:45 SE ABANDONA LA ZONA EN VUELO
BAJO (50 PIES) CON RUMBO 036°
HASTA 230 MN POSTERIOR RUMBO
A PAL.
- 17:20 ARR. EN PAL.

- (*) Al no obtener respuesta, a las insistentes llamadas, se lanzó el aire La orden de poner 270° .
- (III) en esta oportunidad se insiste en que todo que rumbo 270° , caso contrario será bombardeado. No se obtiene respuesta.
- (≡) Aparentemente había sido un tiro largo, se observan dos explosiones en el agua a 40 y 50 mts. aproximadamente del casco del buque, a estribor.

Ataque al VLCC "Hercules"
Resumen del Diario de Guerra del Comando Aéreo Estratégico

SECRETO

RESUMEN DEL DIARIO DE GUERRA DEL CAE
 RELATIVO AL ATAQUE AL PETROLERO "HERCULES"

- 9:00 1 - 071510 : FAS requiere información sobre ploteo de buque carguero grande 41°13' S / 48°16' W - R°200/210° con derrota a MALVINAS. ACCION TOMADA: Se requiere información a Armada.
- 1:00 2 - 071910 : Información Cap AROSTEGUI (en PAL) que Buque 2 detectó a las 12:30 hs un ECO grande (posiblemente Fragata) en 47° 20' S y 36°20' W con R°180 y velocidad 17 kts. Además, un carguero grande a las 12:45 hs en 41°13' S y 48°16' W con R°200/210 y a 16/18 kts. ACCION TOMADA: Se informa A-3 Cdo ARA (CDF Rosental) que informa luego (Vcom BARBIERI) que dichas naves no son propias ni pesqueros.
- 2:00 3 - 072020 : Se recibe Mje N°4538 GHO: 071945 de JEGRUEXFUAER DOS "referente Msj 7622 GHO: 061305 COFAS: informa buque 2 Misión 369 cumplimentada 3 se visualizó buque tipo carguero color rojo superficie cubierta plana color negro posición 41° 13'S-48°16'W-Rumbo 200/210 hora 1245 - PTO - Visual se detectó un eco presumiblemente buque de guerra, rumbo 180 posición 47°20'S-36°20'W hora 12:30 BT.
- 4:16 4 - 080920 : FAS informa ploteo 46°04' S/49°10'W - R°195 con derrota MALVINAS, identificado "HERCULES". Requiere se le ordene dirigirse de inmediato a un puerto del continente a coordinar; caso contrario será hundido. ACCION TOMADA: Se transmite requerimiento a Puerto BELGRANO.
- 6:00 5 - 081329 : Llama Jefe Turno Puerto BELGRANO e informa que Buque "HERCULES" es de bandera Liberiana y se dirige Alaska por el CABO DE HORNS. ACCION TOMADA: Se informa al Com FERRI en CRV.
- 15:00 6 - 082000 : Se recibe TXT N°2990 GHO: 081800 y N°2991 GHO: 081800, que es la traducción del primero en inglés y ambos de EZECRJF, recibido por CRV retransmite el mensaje del barco mercante "HERCULES" informando al Servicio Guardacostas de USA que fué bombardeado por un avión cuatrimotor. ACCION TOMADA: Se cursa TXT 6315 GHO: 082025, retransmitiéndolo el mismo para conocimiento del CFAS.
- 7:00 7 - 090140 : Se recibe Msj N°7687 GHO: 082100 de CFAS informando operaciones desarrolladas Exploración y Reconocimiento Cercano y áreas focales AON SIETE (7) misiones AON una Misión por C-130 y MK-62 sobre buque petrolero liberiano (averiado) AOT UNA (1) Misión cobertura UNA (1) Misión. Pérdidas y bajas propias DOS (2) A-4B derribados. UN (1) A-4B perdido un piloto eyectado un piloto fallecido un piloto desaparecido. Del ENO: Una fragata destructora hundido tres buques de desembarco incendiado.
- 1:00 8 - 091600 : Se requiere a ARA Cap CARMONA características del buque carguero liberiano NORTHERN LION.

Ataque al VLCC "Hercules"
Resumen del Diario de Guerra de la Fuerza Aérea Sur

SECRETO

RESUMEN DEL DIARIO DE GUERRA DE LA FAS
RELATIVO AL ATAQUE AL PETROLERO "HERCULES"

JUNIO - 1982

- 071245 : BUQUE 2 (B-707) plotea buque carguero grande 42°13' S - 48°16' W - R°200/210° a 16/18 kts. La derrota conduce en forma directa al área de concentración de la flota enemiga, al Este de MALVINAS. ARA informa que no es propio y que desconocen el movimiento.
- 080600 : Dep MATILDE (C-130) de PAL.
- 080826 : MATILDE informa detección radar a 55 NM 46° 04' S - 49° 10' W, R° 195, velocidad 19 kts.
- 080845 : MATILDE informa contacto visual a FL 200 buque casco negro, estructura gris con containers.
- 080850 : FAS ordena se lo inteme a dirigirse a un puerto del continente, caso contrario será atacado. Se asigna frecuencias HF 2182 - 8364 - UHF 243 - VHF 121.5.
- 080905 : MATILDE informa buque no responde a llamadas de intimidación (castellano-inglés).
- 080915 : MATILDE informa reconocido buque "HERCULES" (bandera Liberiana). Continúa llamada intimidatoria sin respuesta. FAS ordena el ataque intermitente y prolongado.
- 081015 : MATILDE informa buque atacado con resultado aparentemente negativo pone rumbo 360°. FAS ordena mantener contacto radar.
- 081108 : FAS ordena Dep ELLA NEGRO (4 MK-62) OM "HERCULES".
- 081143 : Dep de MDP ELLA NEGRO (4 MK-62) para reunión con MATILDE OM Buque "HERCULES".
- 081310 : MATILDE informa "HERCULES" con rumbo 080°.
- 081330 : Jefe de Turno Puerto Belgrano informa vía CAE que Buque "HERCULES" es de bandera Liberiana y se dirige a ALASKA por el CABO DE HORNS.
- 081335 : FAS ordena a NEGRO suspender ataque y dirigirse al ARR en TRE y a MATILDE a PAL. Regreso el vuelo bajo por posible PAC.
- 081720 : ARR MATILDE en PAL.
- 090700 : "HERCULES" ploteado 42° 15' S - 47° 50' W. Rumbo general 30°.

~~SECRET~~

- 9 - 091620 : Cap CARMONA informa características del NORTHERN LION: gemelo del HERCULES, normalmente afectado al transporte de petróleo desde Alaska a Río de Janeiro, longitud 331 mts, ancho 51 mts, 270.000 Tn casco rojo abajo y negro arriba, superestructura (casillaje) blanca, cubierta color verde totalmente plana, solo sobresale un par de mástil - grúa casillaje a popa. No preve navegar por plataforma marítima argentina sino por GIEORGIA.
- 10 - 091630 : Se requiere información a Armada (Vcom BARBIERI) sobre buque HERCULES respecto a:
- Orden dada de dirigirse a algún puerto argentino.
 - Hacia donde se dirige..
 - Hora - Posición.
- RESPONDE:
- Armada no le dió al HERCULES ninguna orden de dirigirse a algún puerto argentino.
 - HERCULES manifiesta que se dirige a RIO DE JANEIRO.
 - Posición 091400 41°16'S - 43°21' W - Rumbo 035° velocidad 15 kts.
- Asimismo se amplia información del siguiente txt GHO 082001 Z Jun82 - De colco BRASIL a Colco ARGENTINA. Informo navío G ZAB (HERCULES) bandera liberiana partió 042100Z Jun 82 Puerto RIO JANEIRO lastrado (vacío - sin carga), destino VALDEZ (ALASKA) asimismo otro TEXTO. Administración Marítima E U ha informado a la Embajada Argentina en WASHINGTON el movimiento de buques de USA o LIBERIANOS que están navegando en ATLANTICO SUR o que se dirigen a esas aguas. 1°) los siguientes buques tanques liberianos transportan petróleo de Alaska a Islas Virgenes vía CABO DE HORÑOS. HERCULES G ZAB (MAYO 04) se encontraría en Zona de Exclusión.
- 11 - 091635 : FAS requiere se envíe a CRV en 1er medio disponible fotografía del HERCULES que habría sido enviada a Armada.
- 12 - 092320 : Se remiten un juego de tres fotografías tomadas al carguero petrolero HERCULES el 091431 Jun 82 al Grupo Exploración y Reconocimiento en PAL y otro juego al Cdo FAS en PAL. ACCION TOMADA: Se coordina envía juego de fotografías en avión desde PAL a CRV 100730.

Adjunto 7

Ataque al VLCC "Hercules" Anexo Alfa de la Orden Fragmentaria 2316

SECRETO
COMANDO AEREO ESTRATEGICO
A-3

ANEXO ALFA

ORDEN FRAGMENTARIA N° 2316

- 1° a) CANTIDAD AVIONES 1 C-130
b) INDICATIVO MATILDE
c) CODIGO TRANSPONDER ACUN
- 2° VERSION COMPLETO - CON FIGURACION 12 ALABES
250 Kg
- 3° DESCRIPCION OM PRINCIPAL: BUQUE CARGUERO COLOR ROJO - SUPERFICIE CUBIERTA PLANA COLOR NEGRO
071610 POS 41° 13' S - 48° 16' W - Rg 200/210°
OM ALTERNATIVA NIL
- 4° TAREA A REALIZAR: BUSQ Y RECON OFENSIVO - AFECTA BUQUE CARGUERO OM PPAL SEGUN ORDENES DE FA
- 5° ITINERARIO IDA
 - a) PAL
 - b) HORA DE POS 04:20 JUN 82
 - c) HORA INICIACION EXPLORACION 07:00 en POS A
 - d) ITINERARIO BUSQUEDA

A	45° 30' S - 51° 00' W	B	46° 42' S - 48° 00' W
C	47° 40' S - 48° 36' W	D	46° 20' S - 51° 45' W
E	47° 20' S - 52° 28' W	F	48° 35' S - 49° 10' W
 - e) HORA ABANDONO AEREA A PARTIR POS F
- 6° ITINERARIO Y NIVEL REGRESO
 - a) ACUN
 - b) LUGAR Y HORA ARR PAL - ACUN
 - c) AADD ALTERNATIVAS EPO - TRE - DIL

dt

7° - SEÑALAMIENTO PROPIAS FUERZAS NIL

8° - ORGANOS CONTROL FAS - VIEJO
Segun PLAN COMUNICACIONES

9° - DISPOSICIONES PARTICULARES

INDICATIVOS FAS - VIEJO

OAT - RANQUEL

MK 62 - NEGRO

C-130 - MATILDE

B-707 / BUQUE 1
BUQUE 2

PAL - MUDO

PLAN COMUNICACIONES

VHF 133.3 PP

127.5 ALT

HF (BLU - Banda Superior)

HORARIO

CANALES

0500/0600

1 - 2 - 3 - 4

0600/0800

5 - 6 - 7 - 4

0800/1000

7 - 8 - 5 - 9

1000/1200

9 - 10 - 7 - 11

1200/1400

12 - 13 - 9 - 8

1400/1700

9 - 8 - 7 - 5

VIEJO en recepción simultánea en las 4 (cuatro) frecuencias de la hora.

CANALES - Codificación

1	3650
2	4730
3	4620
4	3880
5	6567
6	5585
7	8561
8	9030
9	10920

del

10	12 962
11	15 670
12	15 920
13	12 400

AUTENTICACION

MURCIELAGO

Dada una letra se autentica con la siguiente

OBSERVACIONES

El COMANDO FAS una vez deronave recono-
visualmente NOMBRE y BANDERA del móvil
ordenará el procedimiento a seguir.

ARMAMENTO Máxima capacidad portante
en condiciones de ser lanzada por orden de
este comando (FAS)

Buenos Aires, 8 de Junio de 1982
01:20


Comodoro OSCAR GONZALEZ
A 3 - CAE

**Ataque al VLCC "Hercules"
Plan de Vuelo**

ARGENTINA		Plan de Vuelo	
FUERZA AEREA ARGENTINA COMANDO EN JEFE REGIONES AEREAS		PLAN DE VUELO Flight plan	
INDICADOR DE PRIORIDAD Priority indicator	DD	INDICADOR(ES) DE DESTINATARIO(S) Addressee(s) Indicator(s)	SABZZZ SAPPZO
HORA DE DEPOSITO Filing time	2	INDICADOR DEL REMITENTE Originator indicator	SABZZZ
IDENTIFICACION EXACTA DEL DESTINATARIO(S) Y/O DEL REMITENTE Specific identification of addressee(s) and/or originator			
3 DESCRIPCION Description	7 IDENTIFICACION DE LA AERONAVE Y DATOS SSR Aircraft identification and SSR data	8 REGLAS DE VUELO Y TIPO DE VUELO* Flight rules and type of flight	
IFPL	- TIGRE (3053)	- I	
9 NUMERO Y TIPO DE AERONAVE Y CATEGORIA DE ESTELA TURBULENTA Number and type of aircraft and wake turbulence category	- C-130/M	10 EQUIPO/ Equipment COM/NAV/APP... SSR...	- S IC
13 AERODROMO DE SALIDA Y HORA Aerodrome of departure and time	- PAL 0630	LIMITES FIR Y HORAS PREVISTAS FIR boundaries & estimated time	
15 VELOCIDAD DE CRUCERO Cruising speed	NIVEL Level	RUTA	
- 0300	F 230	- RADIAL 150° (SALIDA) AREA TRABAJO RADIAL 135° (ENTRADA)	
17 AERODROMO DE DESTINO Y HORA Aerodrome of destination and time	- PAL 1830	AERODROMOS DE ALTERNATIVA Alternate aerodrome(s)	
18 DATOS ADICIONALES Other information	- PER 0200/08		
EN LOS MENSAJES FPL NO HAY QUE TRANSMITIR ESTOS DATOS Not to be transmitted on FPL messages			
19 INFORMACION COMPLEMENTARIA Autonomia Endurance	PERSONAS A BORDO Persons on board	SUPLEMENTARY INFORMATION Equipo de emergencia y supervivencia Emergency & survival equipment	
COMBUSTIBLE 1400	POB/ 7	RDO/121,5 243	
CHALECOS SALVAVIDAS Life jackets			
FRECUENCIA Frequency			
DESECHABLES - MARITIMO - SELVA - CHALECOS - LUB - FLUORESCENTE			
20 NEUMATICOS Tyres	COLOR Colour	NUMERO Number	CAPACIDAD TOTAL Total capacity
CUBIERTA	ROJA	2	40
EQUIPO ADICIONAL Other equipment		RMK/ CAMUFLADO	
Nombre del comandante Name of pilot in command		Firma del comandante o del representante designado Signature of pilot in command or designated representative	
Com. VIANNA		<i>[Signature]</i>	

Nota del diario O Globo del 5 de septiembre de 1982

O GLOBO

5 SET 1982

Como a imprensa contou o drama do petroleiro

8 de junho — O "Hércules" é bombardeado a 190 milhas a noroeste das Malvinas. A Guarda Costeira dos EUA capta uma mensagem do comandante do petroleiro: "O avião voou em círculo três vezes sobre nós, deixando cair uma bomba que explodiu na coberta. O navio tem um rumbó a estibordo e navega rumo ao Brasil para ser reparado, com seis graus de inclinação". Em Londres, o Ministério da Defesa afirma que nenhum de seus aviões participou do ataque, e a agência oficial argentina, a Telam, declara que nenhum avião argentino seria capaz de operar a tal distância de suas bases.



No destróier da Marinha, um oficial dá a autorização para o afundamento

8 de junho — O comandante do "Hércules" fala pelo telefone com o estado especial do GLORIO em Buenos Aires e confirma que não há feridos a bordo e que as armas não são usadas. O Departamento de Estado informa que consultou os governos da Inglaterra e da Argentina sobre a responsabilidade pelo bombardeio e se o primeiro respondeu, negando qualquer envolvimento.

12 de junho — O "Hércules" fondeia a 200 milhas da Ilha Rasa, com dois pequenos bombas a bordo de 50 a 60 quilômetros de diâmetro cada um, um pau de carga danificado. A inclinação do navio era quase imperceptível.

13 de junho — Rebocado, o "Hércules" entra na Baía da Anáclara. Durante duas horas, o navio é cercado por seis caças XV, sendo abatido a Marinha. O navio é então autorizado a passar por baía da parte Rio Negro e fundear no Terminal Marítimo Almirante Tamandaré, na Ilha do Governador. A Capitania dos Portos informou que o seu navio a vapor dos Reis para reparar.

14 de junho — A tripulação do "Hércules"

Uma nova tripulação chega da Itália para o "Hércules".
15 de junho — "Qualquer definição sobre a bomba e seu desmonte será decidida de comum acordo com as autoridades brasileiras", afirma Murilo Fonseca, diretor da Cardoso & Fonseca.

17 de junho — A empresa Cardoso & Fonseca informa que está contratando uma equipe de técnicos americanos para desarmar a bomba que está no casco do "Hércules".

20 de junho — Chegam ao Rio o vice-presidente da Marítima Abner Shalimon, Overseas Corp. (armadores do "Hércules"), e a equipe de cinco técnicos contratados pela Sealee Consortium (à qual a Marítima confiou o trabalho de desativação da bomba).

21 de junho — Abner Shalimon declara que o "Hércules", ao ser atacado, fazia sua rota normal entre as Ilhas Virgens e o Alasca. O avião atacante não fora identificado, porque todos os tripulantes, apavorados, atiraram-se ao chão e protegeram as cabeças, sem coragem de olhar para cima. Ele informou que a equipe especializada em desativação de bombas, chefiada pelo técnico D. H. Needy, examinaria a

bomba e gastaria uns cinco dias para desmontá-la, após o que o navio seguiria para a Europa, onde seria reparado. A operação de desmonte, segundo Shalimon, seria realizada a 40 ou 50 milhas da costa brasileira e já fora aprovada pela Marinha.

23 de junho — O equipamento para desativação da bomba chega ao Rio. Sua liberação fica para o dia seguinte, porque a Alfândega não funcionou à tarde, em virtude da realização do jogo Brasil x Nova Zelândia.

25 de junho — A Cardoso & Fonseca informa que os técnicos americanos ainda não vistoriaram o "Hércules" porque ainda não chegaram o seguro de vida exigido por contrato.

30 de junho — As 10h15m da manhã, um helicóptero leva ao "Hércules" cinco pessoas: o comandante de navegação e o engenheiro senior da Marítima Overseas para o Atlântico Sul, um representante da Capitania e dois técnicos em explosivos.

O rebocador "Smit Lloyd III", de bandeira holandesa, está fundeado a meio quilômetro de distância do "Hércules". Os oficiais do rebocador informam que estão no Rio desde maio porque haviam trazido uma plataforma para exploração de petróleo e agora aguardavam instruções para rebocar o petroleiro.

3 de julho — A Marítima Overseas informa à correspondente do GLOBO em Nova York que a demora em desmontar a bomba no "Hércules" se deve ao fato de que os técnicos estão estudando a melhor forma de desmontá-la. A empresa assegura, entretanto, que não há o menor risco de que a bomba detone sozinha.

8 de julho — Um diretor da Cardoso & Fonseca afirma que estão sendo dados os "últimos retoques" ao plano de desativação da bomba que está encravada no tanque número 2 do "Hércules".

11 de julho — A Cardoso & Fonseca afirma que serão necessárias novas vistorias para preparar o plano de desmontar a bomba. A próxima etapa

capitão Tito, foi também uma opção comercial tomada de comum acordo pela Marítima Overseas com a companhia seguradora (cujo nome não foi revelado).

"A seguradora" — diz o capitão — "achou melhor pagar o preço do navio do que arcar com as despesas da desativação da bomba, que seriam maiores se alguma coisa saísse errada. A Marítima resolveu dar o navio como perdido, porque seriam altíssimos os custos dos reparos, caso a desativação da bomba desse certo."

13 de julho — Raymond Burke, advogado da Marítima Overseas, informa que o "Hércules" partirá no dia seguinte para o local em que será afundado, a 250 milhas da costa brasileira. Ele será rebocado pelo "Smit Lloyd III" e levará sete bombas a bordo, sob o comando do capitão Renzo Battagliarini. Burke diz que a bomba não fora encontrada no dia 13 de junho e confirmou que haveria risco de explosão da bomba durante a última viagem do "Hércules".

16 de julho — O "Hércules" começa às 11h30 da manhã a viagem até o local em que será afundado.

20 de julho — A 480 quilômetros ao sul de Cabo Frio e a 700 quilômetros a leste de Florianópolis, o "Hércules" afunda às 14h15m, seis horas depois de serem abertas as válvulas do fundo, para inundação de seus tanques. O local do afundamento tem uma profundidade aproximada de 2.700 metros.



O fim do "Hércules"

Anexo Alfa

Derribo del TC-63 Marcación de blancos navales

Desde el comienzo de las acciones los escuadrones de caza bombarderos de la FAA atacaron al enemigo con éxito produciendo daños de todo tipo; por ello, los ingleses ubicaron buques para que actuaran como alerta radar (piquete radar) en las inmediaciones de las islas. Su función era avisar al resto de la flota ante el ataque de aviones argentinos y alistar a las Patrullas Aéreas de Combate (PAC) para que intercepten a los agresores.

Esa circunstancia planteó el inconveniente de ubicar esos buques enemigos, ya que su continuo desplazamiento hacía difícil determinar por dónde (por cuál ruta debían volar los aviones propios para no ser detectados) y adónde dirigir los caza bombarderos (en caso que se deseara atacar a esos buques). Para contrarrestar esa situación surgió la idea de enviar un C-130H a ejecutar la tarea de “marcación de blancos navales” en los alrededores de las islas.

El área se encontraba bajo el poder aéreo y naval inglés. Por lo tanto si una aeronave del tamaño y de la baja velocidad del Hercules era detectada, iba a tener muy pocas posibilidades de regresar; de allí que pese a los diferentes indicativos que se les asignaron a esos vuelos, estos quedaron identificados por uno solo de ellos: el Loco.

La marcación de blancos navales consistía en tratar de localizar los buques enemigos que operaban como piquetes radar, próximos a las islas, e informar su ubicación, para que la Fuerza Aérea Sur (FAS) decidiera si atacaban a esos buques o si los eludían enviando las escuadrillas por otras rutas para atacar otros objetivos materiales.

El procedimiento era enviar un C-130H en vuelo bajo (50 pies) hasta una zona próxima a las islas, por ejemplo al norte de la isla Gran Malvina; llegado a un punto preestablecido, se debía acelerar hasta el máximo de su velocidad, aproximadamente 310 nudos, para iniciar una trepada (ascenso) hasta los 10.000 pies; en el ascenso la velocidad se iba reduciendo hasta alcanzar los 110 nudos, lo que tardaba entre un minuto y medio a dos minutos, antes de verse obligado a descender y de paso poder escapar de algún misil lanzado desde un buque.

En ese tiempo de ascenso, se activaba el IFF (identificador amigo/enemigo, en sus siglas en inglés) y si este se iluminaba era que había un radar próximo o sea un buque enemigo, que eran los únicos que navegaban por la zona. A su vez, con el radar de a bordo, que también se encendía en ese instante, se determinaban las coordenadas donde estaba ubicado el navío para informar a la FAS, mientras la aeronave descendía en picada con un rumbo distinto tratando de alejarse, para luego volver a realizar el mismo procedimiento en otra zona.

Esos vuelos los realizaron diferentes tripulaciones los días 27, 28, 29 y 30 de mayo, y el último el 1 de junio. Casi todos ubicaron blancos navales y transmitieron las coordenadas geográficas a la FAS, que decidía si se realizaban los ataques o no.

En el libro «Historia de la Fuerza Aérea Argentina» tomo VI *La Fuerza Aérea Argentina en Malvinas*, volúmenes 1 y 2, esos vuelos están registrados en los días correspondientes bajo el título de “Exploración y reconocimiento”, deberían ser nombrados como: “Marcación de blancos navales”.

El 1 de junio a las 06.30 el TC-63, con el indicativo Tiza, salió a cumplir con esa tarea desde Comodoro Rivadavia; poco después regresó porque tenía una falla técnica y volvió a despegar a las 08.53; arribó al área indicada a las 10.15. Los tripulantes eran:

- Capitán Rubén H. Martel
- Capitán Carlos E. Krause
- Vicecomodoro Hugo C. Meisner
- Cabo Principal Miguel A. Cardone
- Cabo Principal Carlos D. Cantezano
- Suboficial Principal Julio J. Lastra
- Suboficial Ayudante Manuel A. Albelos

Para esa época, relata el almirante Sir John Forster Woodward, comandante de la Fuerza de Tareas británica, en el libro *No picnic* de Julian Thompson²⁸, que los C-130 eran un blanco prioritario para su fuerza, ya que rompían el bloqueo y abastecían a las islas, hacían interdicción aérea y marcaban blancos navales.

El Tiza ejecutó el primer recorrido sin novedad, pero al iniciar la siguiente maniobra de ascenso, cuando se encontraba a 80 millas náuticas al norte de las islas y a una altitud aproximada de 10.000 pies buscando algún buque enemigo, fue a la vez detectado por un piquete radar inglés.

La fragata HMS “Minerva”, que se hallaba al norte del Estrecho de San Carlos cumpliendo funciones de alerta radar, detectó al Hercules e informó la posición a dos Sea Harrier del 801 NAS que patrullaban la zona.

Advertidos los cazas, uno de ellos desciende en busca del blanco y el otro se queda en espera sobre las nubes. El primero descubre el avión y reporta que se trata de un Hercules. Mientras el segundo va a su encuentro, el otro lanza un misil sin llegar a hacer blanco.

Inmediatamente, el mismo avión dispara un segundo misil que impacta en el plano derecho entre los dos motores del C-130. Sin embargo el TC-63 sigue volando, y cuando está en un viraje escarpado hacia la izquierda y en descenso, el Sea Harrier vuelve a atacarlo, pero esta vez descargando toda la munición de sus cañones.

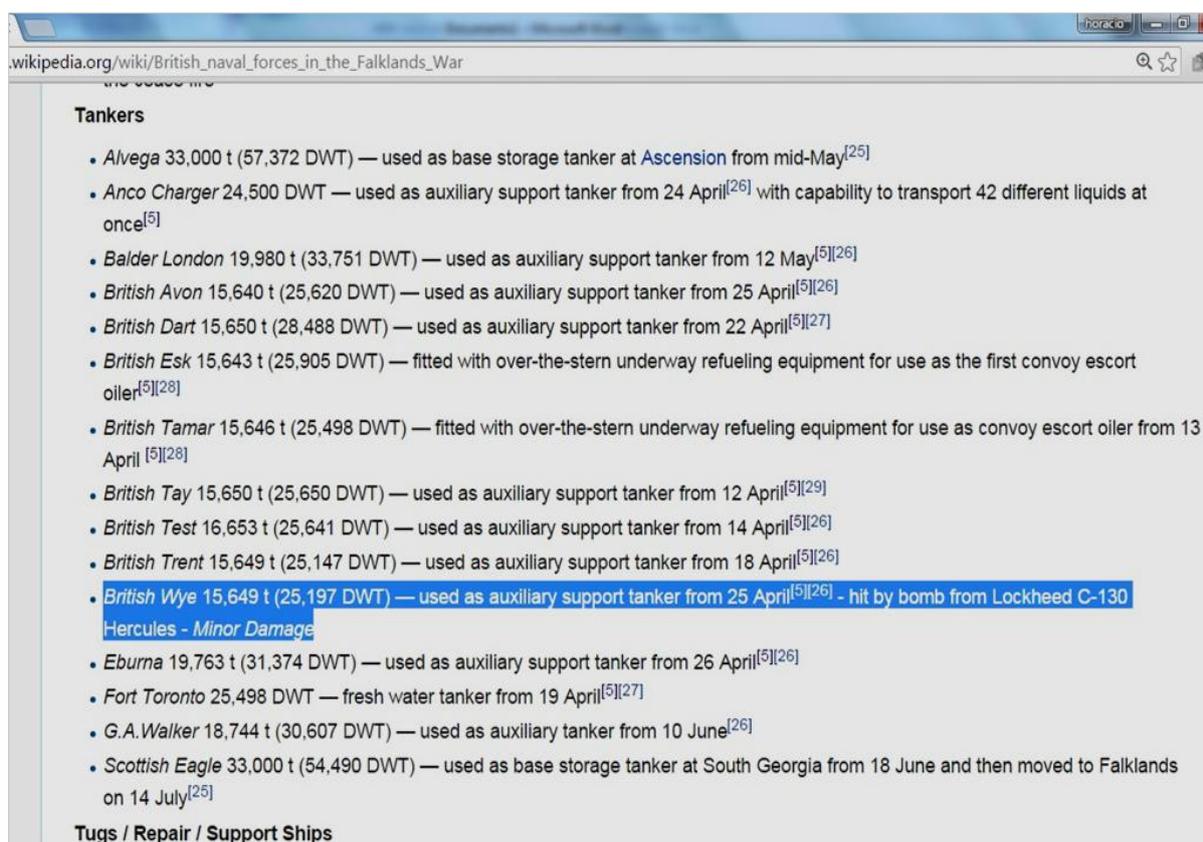
La aeronave y su tripulación caen sin control. El comandante capitán Martel alcanza a transmitir: «Estamos en emergencia». La punta del ala derecha toca el mar y el avión se desintegra en las coordenadas 50°00’S 59°39’O. Eran las 10.50 de la mañana.

²⁸ Julian Thompson, *No picnic*, Editorial Atlántida, Buenos Aires, 1987.

Anexo Bravo

Fuerzas navales británicas en la guerra de Malvinas

En el artículo “British naval forces in the Falklands War” de la versión inglesa de Wikipedia se menciona que el BP “British Wye” fue alcanzado por una bomba lanzada por un C-130 Hercules. El buque es reportado con daños menores. La información toma como fuentes el artículo “Sealift, British Style” de A. D. III Baker publicado en junio de 1983 por la revista *Proceedings* del United States Naval Institute; así como el libro *Merchant Ships at War. The Falklands Experience* de Roger Villar, editado en 1984 por el Naval Institute Press de los Estados Unidos.



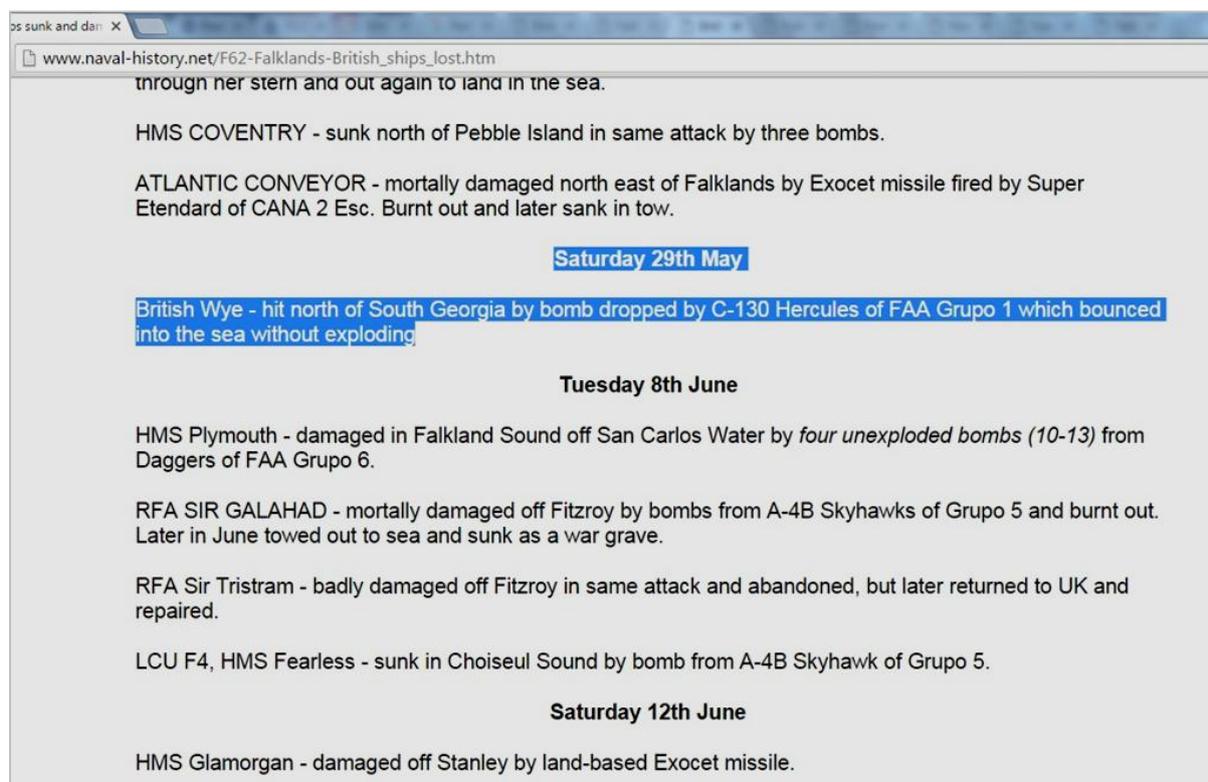
Enlace a esta página web:

https://en.wikipedia.org/wiki/British_naval_forces_in_the_Falklands_War (consultado en julio de 2016).

Anexo Charlie

Buques británicos hundidos y dañados

En el sitio web [naval-history.net](http://www.naval-history.net) puede leerse *Battle Atlas of the Falklands War 1982 by Land, Sea and Air* de Gordon Smith, versión revisada de su libro *Battles of the Falkland's War*, publicado por Ian Allan en 1989. En el capítulo 52 "British Ships Lost and Damaged" se menciona que el 29 de mayo de 1982 el BP "British Wye" fue alcanzado al norte de las islas Georgias por una bomba lanzada por un C-130 Hercules. Señala que el proyectil no explotó y cayó al mar.



Enlace a este capítulo:

http://www.naval-history.net/F62-Falklands-British_ships_lost.htm (consultado en julio de 2016).

Anexo Delta

Historial del RFA “Fort Grange”

En el sitio web historicalrfa.org se encuentra el historial del RFA “Fort Grange”, donde se indica que el 31 de mayo de 1982 el buque fue atacado en su camino hacia el Grupo de Tareas británico por un C-130 de la FAA. A continuación se transcribe su campaña durante el conflicto del Atlántico Sur.

- «1 April 1982 at North Shields in refit
- 21 April 1982 Captain D Avrill CBE RFA appointed in command
- 23 April 1982 floated out of dry dock
- 25 April 1982 suffered a fire in the engine room during the refit - extinguished with the assistance of the local civil fire brigade
- 28 April 1982 suffered a second fire in the engine room - extinguished with the assistance of the local civil fire brigade
- 2 May 1982 sailed the River Tyne to Plymouth
- 4 May 1982 berthed at No 1 berth, Devonport loading AVCAT
- 7 May 1982 NAV Thorsk secured alongside
- 8 May 1982 NAV Thorsk cleared away
- 9 May 1982 sailed Devonport for Glen Douglas
- 10 May 1982 arrived at Glen Douglas and berthed on Glen Mallen Jetty to load cargo
- 14 May 1982 sailed Glen Douglas for service during Operation Corporate - the Falklands Conflict - with 824 NAS C Flight embarked - 3 x Sea King HAS2 helicopters
- 22 May 1982 arrived Ascension Island
- 24 May 1982 sailed Ascension Island
- 25 May 1982 while on passage from Ascension to the TEZ (Total Exclusion Zone) ship stopped from 1815 to 1826 for main engine repairs
- 26 May 1982 main engine stopped again for further repairs between 1859 and 1929 - entered the TEZ (Total Exclusion Zone) around the Falkland Islands
- 31 May 1982 attacked by an Argentinian C-130 on its way to join the Carrier Battle Group**
- 3 June 1982 joined the Carrier Battle Group to relieve RFA FORT AUSTIN
- 5 June 1982 commenced transferring stores from RFA FORT AUSTIN
- 6 June 1982 completed transfer of stores

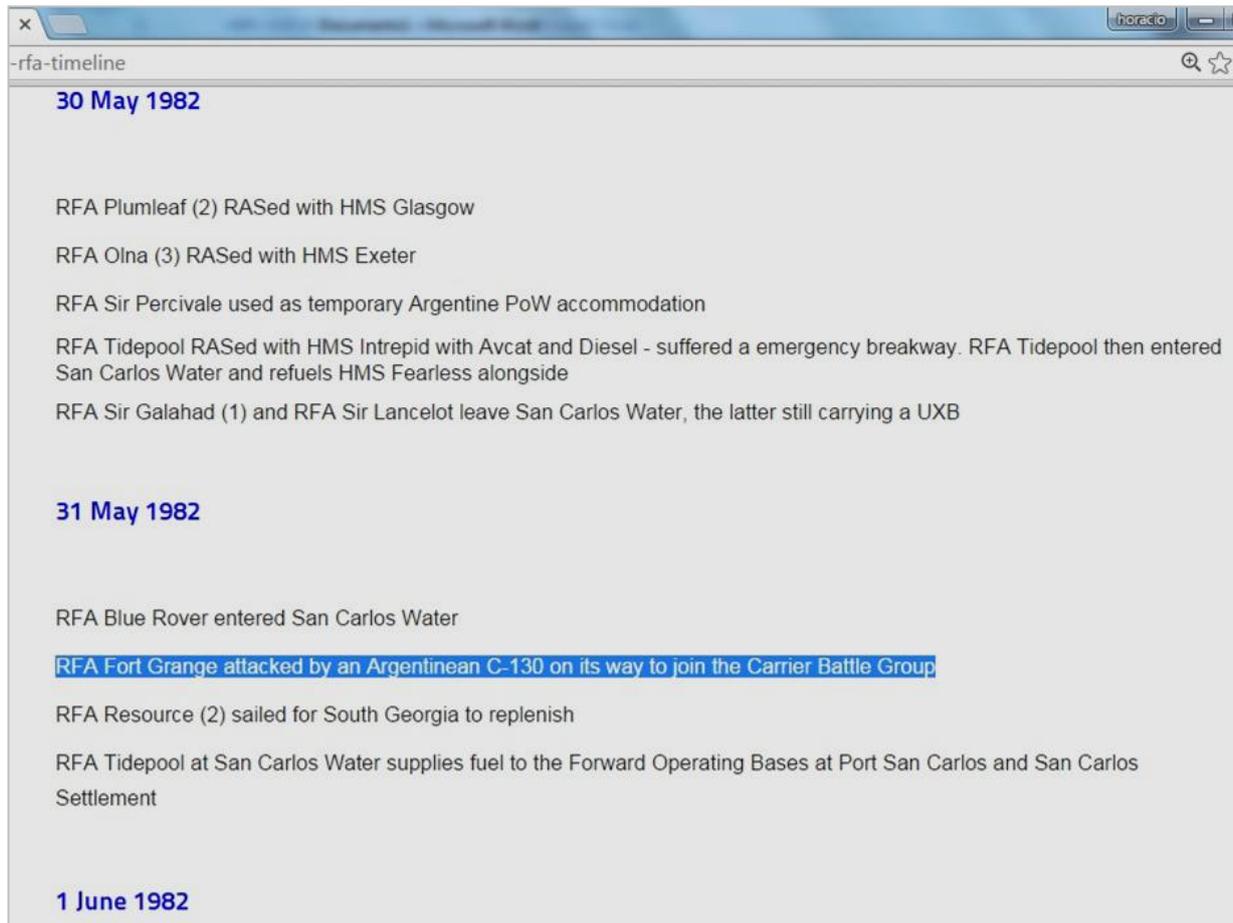
- 9 June 1982 arrived San Carlos anchorage along with the ferry NORDIC FERRY
- 17 June 1982 in San Carlos Water with RFA SIR PERCIVALE berthed alongside transferring stores
- 18 June 1982 in San Carlos Water with RFA BLUE ROVER berthed alongside supplying 300 tons of fuel oil
- 19 June 1982 sailed San Carlos to Port Fitzroy
- 23 June 1982 anchored in San Carlos water with RFA RESOURCE moored alongside
- 24 June 1982 tug Irishman secured alongside. RFA RESOURCE cast off
- 30 June 1982 Quartermaster William Frazer discharged dead - he suffered from an acute myocardial infarction. He was buried at sea at 52.02.6S 54.18.6W
- 3 July 1982 RASed (Vertrep) with HMS BRISTOL
- 11 July 1982 the ships crash boat capsized throwing the 6 members of the crew into the sea. They were recovered
- 28 July 1982 Captain Barry H Rutterford RFA appointed as Master
- 31 July 1982 RASed (Vertrep) with HMS BRISTOL
- 23 August 1982 at San Carlos Water alongside RFA REGENT
- 3 October 1982 arrived back UK on completion of Operation Corporate duties».

El historial completo del RFA "Fort Grange" en el siguiente enlace:
<http://www.historicalrfa.org/rfa-fort-grange-ship-information> (consultado en julio de 2016).

Anexo Eco

Cronología de la RFA en la Operación Corporate

El sitio web [historicalrfa.org](http://www.historicalrfa.org) incluye una cronología día por día de las actividades de los buques de la Royal Fleet Auxiliary (RFA) en la Operación Corporate, tal como los británicos denominaron a la incursión militar en el Atlántico Sur durante la guerra de Malvinas. Allí se señala que el 31 de mayo de 1982 el RFA "Fort Grange" fue atacado por un C-130 Hercules.



Enlace de la cronología de la Operación Corporate:
<http://www.historicalrfa.org/op-corporate-rfa-timeline> (consultado en julio de 2016).

Abreviaciones

ARA	Armada Argentina
BAM	Base Aérea Militar
CAE	Comando Aéreo Estratégico
Colco	Comando Local de Control Operativo
CRV	Comodoro Rivadavia
DIL	Tandil
EA	Ejército Argentino
EM	Estado Mayor
EPO	Comandante Espora
ESC	Escuela de Aviación Militar
FAA	Fuerza Aérea Argentina
FAS	Fuerza Aérea Sur
FL	nivel de vuelo
GAL	Río Gallegos
GRA	Río Grande
H24	Cero hora (el avión continúa en vuelo y aterriza al día siguiente)
LCP	Lista de Control de Procedimientos
MDP	Mar del Plata
MER	Múltiple Ejector Rack, soporte múltiple de eyección
MLV	Malvinas
OSEA	Operador Sistema de Entrega Aérea
PAC	Patrulla Aérea de Combate
PAL	El Palomar
PAR	Paraná
POTA	Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo
RAF	Royal Air Force, Real Fuerza Aérea
RFA	Royal Fleet Auxiliary, Flota Real Auxiliar
RPV	Reunión Previa al Vuelo
RTA	Reconquista
SJU	San Julián
TRE	Trelew
USAF	United States Air Force, Fuerza Aérea de los Estados Unidos
VLCC	Very Large Crude Carrier, petrolero de gran porte

Tabla de conversión de horas de vuelo

<u>Minutos</u>	<u>Decimal de hora</u>
1 a 2 min	0.0 h
3 a 8 min	0.1 h
9 a 14 min	0.2 h
15 a 20 min	0.3 h
21 a 26 min	0.4 h
27 a 33 min	0.5 h
34 a 39 min	0.6 h
40 a 45 min	0.7 h
46 a 51 min	0.8 h
52 a 57 min	0.9 h
58 a 60 min	anota próxima hora



LA AVIACIÓN EN QUILMES: LA CONSAGRACIÓN

Por el licenciado Juan C. Benavente e Ítalo Nonna

Juan C. Benavente es licenciado en Comunicación Social (Universidad Nacional de Quilmes). Actualmente cursa la Maestría en Ambiente y Desarrollo Sustentable en la misma universidad. Jefe de Prensa y Relaciones Públicas de la Dirección de Asuntos Antárticos de la Fuerza Aérea Argentina. Integrante de la Dotación XLV Campaña 2013/14 de la Base Marambio. Radioaficionado, responsable de la estación LU4ZS Marambio. Miembro de la Sala Histórica del Área de Material Quilmes de la Fuerza Aérea Argentina. Docente en la Universidad Nacional de Quilmes. Expositor en congresos y jornadas sobre historia aeronáutica y problemáticas ambientales. Expositor sobre temas antárticos. Autor de artículos sobre temas históricos, ambientales y científicos en diferentes publicaciones nacionales.

Ítalo Nonna es fotógrafo profesional y documentalista. Periodista y difusor aeronáutico independiente. Piloto de planeador. Fue cofundador y presidente del Club de Planeadores Quilmes. Expositor en congresos y jornadas sobre historia aeronáutica. Colaborador de la Sala Histórica del Área de Material Quilmes de la Fuerza Aérea Argentina.

Foto de portada: ensayo estático del ala del Tu-Sa 13 en los talleres de Industria Metalúrgica y Plástica Argentina (IMPA) en Quilmes. Crédito: Archivo del autor.

Introducción

Este trabajo procura resumir algo menos de veinte años de actividades aeronáuticas registradas en el aeródromo de Quilmes, entre 1930 y 1948. El título, lo mismo que el escrito, se basa en la ponencia que los autores efectuamos en el II Congreso de Historia Aeronáutica en 2012, organizado por la Dirección de Estudios Históricos (DEH) de la Fuerza Aérea Argentina. Entonces, como ahora, agradecemos la participación, el espacio brindado y la colaboración prestada por el personal de la DEH.

El aeródromo de Quilmes celebró en 2015 su primer centenario de actividades aéreas, aunque “con poco ruido y menos nueces...”

En 1915, el reconocido constructor Edmundo Marichal instaló en la zona del bañado de Quilmes (terrenos bajos, fácilmente anegables, próximos al Río de la Plata) un aeródromo-escuela con aviones de su factura, uno de los primeros y mejor equipados del país. Entre otros pioneros, se destacaron Manuel González, como piloto e instructor; y el reconocido Francisco Sánchez, ex-suboficial del Ejército, instructor y considerado en su momento como el mejor piloto biplanista. Sánchez efectuó vuelos por el sur del Gran Buenos Aires (Quilmes, Avellaneda, Florencia Varela, entre otros) en Farman-Marichal y varios vuelos nocturnos en la zona y en la capital.

Durante los años veinte menguó la actividad aérea en el lugar, para retomarse con inusitada fuerza durante la década siguiente.

Es en este punto desde donde iniciamos el relato.

La exposición, a efectos del necesario recorte que hicimos y por cuestiones de claridad, comprenderá tres ejes: agrupaciones aerodeportivas; compañías aéreas de capitales europeos (Sindicato Condor Ltda., LATI-Línea Aérea Transcontinental Italiana) y la empresa IMPA-Industria Metalúrgica y Plástica Argentina SA.

Los autores, por caminos de vida diferentes, tenemos un arraigado compromiso con estas historias y nos complace haber confluído para trabajar y dejar algún registro de ellas. Sin duda, la exposición es incompleta e intenta reflejar algunos destellos de lo que fue.

Durante los años treinta del pasado siglo la aviación tuvo un gran auge. Mientras los pilotos militares intentaban demostrar y consolidar las posibilidades del avión batiendo marcas de todo orden (travesía, velocidad, altura, distancia, duración), «las compañías aéreas comerciales daban un impulso igualmente vigoroso al desarrollo de la aviación mundial»¹. Para esa época ya operaban las compañías europeas más importantes. Es así que, en orden a la cantidad de pasajeros transportados, citamos a la Deutsche Lufthansa, que impulsaba nuevas rutas en América del Sur y en Oriente. Air France, secundando a los alemanes en importancia y formada a partir de la fusión de otras líneas pioneras, cubría zonas desérticas del África a través del Sahara y abría cielos desde finales de los años veinte en América del Sur y particularmente en la Argentina². En tercer lugar se

¹ Giorgio Apostolo, Giorgio Bignozzi y otros. *Historia de la Aviación*, Tomo II, traducción de Eduardo Amaro, Viscontea, Buenos Aires, 1981, pág. 308.

² Al respecto vale mencionar el trabajo pionero de la Compañía General Aeropostal - Aeroposta Argentina.

encontraban los italianos que si bien se expandieron por el Mediterráneo y los Balcanes, también, incursionaron nuestros cielos y operaron en Quilmes.

Debemos agregar el gran impulso que los alemanes dieron al vuelo a vela en la década de 1920, principalmente, y en la difusión de la aeronáutica y en la formación de pilotos. Asfixiados por las restricciones impuestas por los aliados tras la derrota en la Primera Guerra Mundial, los alemanes buscaron alternativas para no perder la capacidad aérea. Con ese encuadre, el vuelo a vela motorizando la práctica de la aviación y el desarrollo de la aeronáutica civil como impulsora de la industria aérea fueron sin duda elementos de importancia para la enorme maquinaria bélica del aire del nacional socialismo.

Es necesario tener a mano este marco de referencia contextual para comprender más cabalmente los procesos vinculados al desarrollo de la aeronáutica que se dieron en Argentina (y particularmente en el espacio que nos toca, Quilmes) en aquellos años, sin descuidar, claro está, la labor de los pioneros locales, el gran entusiasmo que despertaba la aviación en todas las clases sociales y el impulso y acompañamiento a la actividad que con los vaivenes de cada caso brindaba el Estado en sus distintos niveles.

Hemos querido narrar un fragmento de la historia aeronáutica de Quilmes, hasta donde nos fue posible, con el testimonio también de algunos de sus protagonistas. El relato oral, si bien es un recurso básico para la construcción de la historia, adquiere especial énfasis desde hace algunas décadas asociado a la historia social contemporánea. También, al recoger algunos testimonios hemos querido dar la palabra y recuperar una parte mínima de la significación y la mirada de algunos protagonistas.

Este trabajo es una reseña de una parte de la historia aeronáutica de Quilmes contada desde el mismo Quilmes.



Planeador y remolcador del Club Aero Rex en Quilmes a mediados de la década del treinta

Archivo Sala Histórica AMQ

1.1 La agrupación Aero Rex: iniciativa y esfuerzo local

Informa el diario *La Verdad*³ que a principios de 1933 un grupo de entusiastas de la aviación radicados en Quilmes gestaron el Club Aero Rex - Unión Pro Aviación Deportiva, cuyas instalaciones se ubicaron en terrenos facilitados por el municipio en la zona del bañado.

Comenzó a funcionar el 1 de noviembre de ese año y las actividades se iniciaron con un planeador construido por el mismo grupo. Gracias al esfuerzo de sus integrantes fue posible aumentar el material de vuelo disponible; dos años después, Aero Rex ya contaba con dos aviones y tres planeadores, treinta socios que costeaban todos los gastos y cien horas de vuelo de entrenamiento. A pesar de tener una concesión precaria sobre el campo, la agrupación construyó con recursos propios una casa y un hangar para las aeronaves.

La agrupación realizó importantes vuelos para la época. En marzo de 1935 el ingeniero Hans Ott voló más de setenta y cinco minutos alcanzando los 1300 metros de altura con el planeador Wolf Hirth; Maximiliano Erich Hörhammer, el famoso piloto alemán⁴ que tendría una presencia relevante en Quilmes y en otros aeródromos como instructor⁵ y piloto de la compañía alemana Sindicato Condor, alcanzó con el mismo planeador los 1500 metros de altura, voló casi cuarenta y nueve minutos y llegó a



Maximiliano Erich Hörhammer en Quilmes
Archivo del autor

³ Diario *La Verdad*, número 3209 del 9 de julio de 1935.

⁴ Maximiliano Erich Hörhammer (1902-1974), nacido en Sajonia, se radicó en Quilmes en 1924. Desde su juventud la aviación fue su gran pasión, que canalizó tanto en el ámbito profesional como en el deportivo. Piloto comercial, jefe de campo, jefe técnico en los talleres de la Condor, piloto de planeador (categorías A, B y C), instructor, presidente del Club Argentino de Planeadores Cóndor, presidente de la Federación Argentina de Vuelo a Vela, constructor de planeadores, y director técnico del equipo argentino durante el X Campeonato Mundial de Vuelo a Vela (torneo que ganó nuestro país en la categoría "standart" en 1960). Incansable impulsor de la aeronáutica, a la vez que tenía otras ocupaciones comerciales, su vida y su actividad merecen un capítulo aparte.

⁵ Hörhammer fue instructor de vuelo a vela de Ítalo Nonna –uno de los autores de este trabajo–, luego de que en la década del cincuenta Nonna y otros jóvenes fundaran el Club de Planeadores Quilmes (CPQ). Cuando los aspirantes fueron a Merlo para realizar el curso, Hörhammer se desempeñaba como instructor del Club de Planeadores Cóndor. «Era un gran piloto, severo, bastante cerrado con el castellano», sostiene Nonna. Emilio Alonso, ex piloto del CPQ, recuerda al mítico alemán: «Martillo torcido –tal el significado de su apellido en alemán, según dichos del propio Hörhammer– era un duro; solía contarnos historias conmovedoras. Cierta vez –nos relató– volando un JU-52 sobre la cordillera de los Andes, el avión entró en una descendente, perdió potencia y altura y ya no pudo subir. Recitando un poema, posó lentamente el avión sobre una loma... Los motores se desprendieron y quedaron a unos ochenta metros de la máquina. Hörhammer, herido en el abdomen, utilizando cordones del tapizado del avión y un alambre, realizó una intervención quirúrgica de campaña: él mismo se cosió». Iber Damaso, laureado piloto de planeador del CPQ, también voló con Hörhammer y recordó que «cuando el piloto alemán, ya entrado en edad, volaba como instructor, llevaba unas bolsas de agua caliente vacías por sus problemas de próstata: en pleno vuelo, quitaba el tapón y orinaba en ellas...».

Dock Sud. Dos años después, Hörhammer sufriría heridas en un accidente en Quilmes cuando al precipitarse a tierra desde una altura de 30 metros por la rotura de uno de los planos del planeador. En julio de aquel 1937, partiendo de Montevideo, el piloto Ott cruza el Río de la Plata uniendo Colonia y Quilmes en cuarenta y tres minutos con el planeador “Argentina”, comprado en Alemania.

1.2 El Centro de Aviación Civil: “Volar, nada más que volar”



Biplanos Fleet en Quilmes en tiempos del Centro de Aviación Civil

Archivo de la familia de Claudia Ciancaglini de Olarte

Por la misma época, el Centro de Aviación Civil (CAC) decidió trasladar su aeródromo de Castelar a Quilmes, para lo cual envió a dos hombres al bañado de este partido donde antiguamente estuvo Edmundo Marichal⁶, para preparar el terreno y trasladar la agrupación. Esa tarea fue encomendada a Miguel Olarte y Dirck Wessels Van Leyden.

Es preciso señalar algunas consideraciones sobre las habilitaciones para el funcionamiento de las agrupaciones y acuerdos con el municipio:

Por ordenanza municipal⁷, en 1934 la Municipalidad de Quilmes concede al Centro de Aviación Civil, por el término de diez años (con opción de renovación), una importante fracción de tierras del bañado (unos mil metros de lado) para construir un aeródromo, con obligación de efectuar inversiones en el lugar y pagar un tributo anual en “moneda legal” al estado local. El centro de aviación, a la vez, debía operar en el lugar a partir de los seis meses de promulgada la ordenanza. Del mismo

⁶ Fundador del aeródromo, de la escuela y de la fábrica de aviones de Quilmes en 1915. Consultar: Juan C. Benavente, “Escalera al Cielo desde Quilmes: Crónicas Aeronáuticas al Sur de Buenos Aires. 1864-1920”, *I Congreso de Historia Aeronáutica*, Dirección de Estudios Históricos, FAA, Buenos Aires, 2010.

⁷ Ordenanza Municipal N.º 763 del 20 de octubre de 1934.

modo, la norma prescribe la necesidad de suscribir un convenio entre el CAC y Aero Rex, entidad que por un acuerdo precario con el municipio funcionaba desde el año anterior en el mismo sitio. Así, en 1935 ambas entidades celebraron un convenio aprobado ese mismo año por la municipalidad, que permitió la convivencia de los dos grupos aerodeportivos.

Por su parte, y desde su creación, el CAC venía desempeñando una importante labor aeronáutica con gran cantidad de horas de vuelo acumuladas y con una dotación de material aéreo sin igual. Además, realizaba tareas de divulgación aeronáutica concretadas en ciclos anuales de conferencias y cursos (navegación, meteorología, mecánica, entre otros) completados con la apertura de una Escuela Aeronáutica de Perfeccionamiento y Navegación, seguidos de una Sección de Vuelo a Vela que funcionó en Quilmes. El Centro realizaba festivales aéreos, vuelos de bautismo, acrobacia, carreras aéreas, demostraciones, torneos de construcción de maquetas de aviones –en esta competencia fueron los primeros en el país– lanzamientos de paracaidistas y fiestas sociales, actividades que a veces organizaban junto a las otras agrupaciones que funcionaban en el lugar.

El Centro tenía un programa preciso: volar, nada más que volar. Y una línea de conducta: la disciplina.



Uno de los cursos que se dictaban en el Centro de Aviación Civil

Archivo de la familia de Claudia Ciancaglini de Olarte

1.2.1 Recuerdos de la “ciudad de la aviación”

Para Claudia Ciancaglini de Olarte⁸ la aviación fue un hermoso desafío durante buena parte de su juventud y una permanente devoción hasta sus últimos años: “Hay gente que gusta del fútbol, a mí me interesa la aviación”, advirtió durante una entrevista que nos concedió en 1999. Acunada por el mismo Marichal, su destino pareció estar regido por los espíritus del aire hasta su casamiento en 1945 con el mencionado Olarte, piloto instructor del Centro. Vecina del aeródromo, recuerda la llegada al país del famoso dirigible alemán Graf Zeppelin en 1934, que pasó por Quilmes:

«Veíamos a la gente ubicada en la canastilla [cabina] y nos saludábamos recíprocamente; cerca de una hora estuvo por allí; mi casa era la única construcción de la zona por ese entonces.»

Desde la llegada del Centro de Aviación al bañado de Quilmes, Claudia y sus hermanas solían frecuentar el aeródromo durante los festivales sociales y aéreos que se organizaban.

«Durante uno de los vuelos acrobáticos que realicé con el piloto Carlos Hass, al dar la vuelta en un *looping* casi me mato (en parte de esta maniobra el avión queda invertido); perdí la almohadilla del asiento y quedé colgada, columpiando boca abajo, sujeta por el cinturón, aferrándome como podía al avión (un biplano Fleet de cabina abierta). La almohadilla cayó en la quinta del señor Gibaudi, en la costa de Bernal, quien más tarde se acercó al aeródromo para devolverla...».

A poco de comenzar las actividades del Centro de Aviación, el municipio recibe numerosas denuncias de vecinos molestos por los vuelos a baja altura de los aviones de la agrupación. Tal es así que en la edición del 17 de julio de 1935 el diario *El Sol* publica una carta redactada por el director del Centro de Aviación Civil, quien asegura que se han tomado los recaudos para evitar esas maniobras y se sancionará a los responsables. En esos días, la Dirección de Aeronáutica Civil envía un apercibimiento al padre Juan J. Vidal, quien con un biplano Fleet efectuó vuelos a baja altura sobre la localidad de Bernal...

El centro se caracterizó por la dinámica de sus actividades y por la completa instrucción aeronáutica que brindaba. Se apuntaba a la formación integral del piloto y no solo a “saber comandar” la aeronave. La instrucción en meteorología y navegación no eran comunes en las agrupaciones de aquella época. Esta



Claudia Ciancaglini de Olarte
Archivo de la familia de Claudia Ciancaglini de Olarte

⁸ Claudia Ciancaglini de Olarte vivió en Quilmes y frecuentaba el aeródromo.

capacitación permitía que el vuelo “por contacto” (el piloto se orienta por referencias de tierra) no fuera el único recurso de navegación. Claudia Ciancaglini recuerda que:

«Mi esposo [Miguel Olarte] también enseñaba meteorología y navegación, y durante una carrera aérea en Tucumán demostró la superioridad de esos conocimientos. Voló por navegación a campo traviesa, sin seguir las sinuosidades del terreno ni a las vías férreas, ganando holgadamente la competencia. Sabía que lo descalificarían por ello, pero lo hizo para demostrar que un buen piloto lograba una superioridad en el vuelo sobre quienes solo se guiaban por los puntos fijos del terreno, lo que además a veces era muy peligroso.»

Volovelistas, pilotos, instructores, mecánicos, aficionados, alumnos, constructores, entusiastas y curiosos formaban parte de la constelación de personas que se daban cita en aquel lugar cercano al río, donde las aventuras y los festivales aéreos le dieron un particular encanto a este partido del conurbano. En 1940 se constituye la Subcomisión Local Pro 5000 Pilotos de la Reserva, a partir de gestiones que ya se venían efectuando para la creación de la filial Quilmes de la Junta Argentina de Aviación. En ese año, el Centro recibió a cuarenta aspirantes a pilotos para efectuar los cursos elementales de aviación, en calidad de becados, con vistas a su posterior incorporación al Ejército. Dos años después, el CAC crearía una sección especial denominada Brigada Cadetes de la Aviación en la que se incorporaron menores de 18 años. A fines de 1943, el CAC se fusiona con el Aeroclub Buenos Aires. En aquellos tiempos, el fervor por la aviación era contagioso y creciente. Es así que Quilmes, por el ritmo y la diversidad de las actividades aeronáuticas que se desarrollaban en el aeródromo, fue conocida en aquel tiempo como “ciudad aeronáutica” y “ciudad de pilotos”.



Biplanos Fleet del Centro de Aviación Civil

Archivo de la familia de Claudia Ciancaglini de Olarte

2. Sindicato Condor Ltda.

En marzo de 1934 el hidroavión alemán Anhang de la línea Sindicato Condor Ltda. realizó un vuelo desde la Capital sobre el Río de la Plata llevando periodistas, militares y funcionarios, para luego regresar al dique flotante⁹ de Puerto Nuevo. Se exploraron posibles lugares para asentar en la región una base terrestre de la empresa. Cuatro meses después, llegó al país una misión alemana con el propósito de celebrar convenios comerciales, destinados a "recuperar y aumentar el intercambio comercial con los estados sudamericanos"; alemanes y franceses¹⁰ se hallaban expandiendo sus mercados aéreos. En este contexto, se construirá en Quilmes uno de los aeródromos más modernos y completos de su tiempo.

2.1 Aeropuerto internacional en el bañado de Quilmes

Un año después, un Junkers JU-52/3m matrícula PP-CBA de la empresa Sindicato Condor aterrizó en Quilmes. El comandante era el ya citado Hörhammer, quien explicó a los periodistas del diario local *El Sol* que «la empresa tiene la intención de radicarse aquí si las autoridades municipales lo autorizan; Quilmes tendrá una importancia continental por las características de su topografía y su cercanía con la capital». Se reaviva así la iniciativa de establecer un aeropuerto en Quilmes, frustrada pocos años antes. La intendencia aprueba los planos y en febrero de 1936 empiezan los trabajos para la construcción del aeropuerto del Sindicato Condor Ltda. en el bañado, cercano a las dependencias que poseían los grupos aerodeportivos.



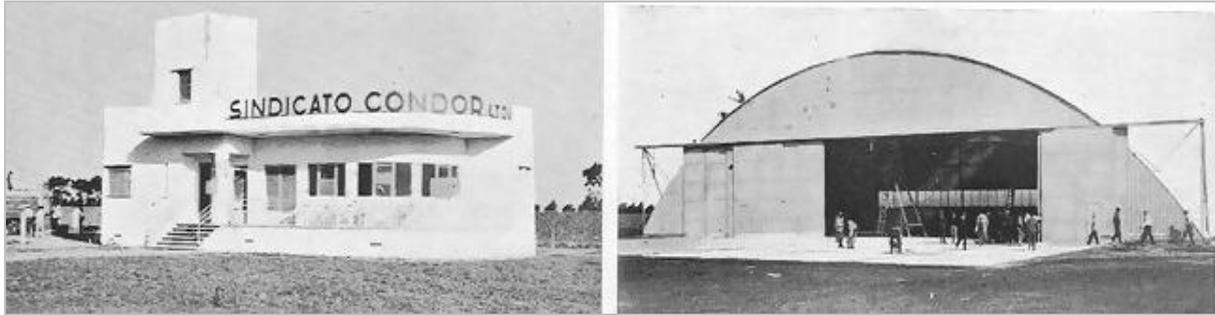
Instalaciones de la alemana Sindicato Condor en Quilmes

Archivo del autor

⁹ En un primer momento, los aviones de la línea alemana –los Junkers W-34 y Ju-52/3m modificados con flotadores– operaban en el Río de la Plata desde Puerto Nuevo, lugar donde había un “dique flotante” único en esa época en Sudamérica. El dique constaba de un embarcadero para los hidroaviones y de un pontón de 21 x 15 metros, con cámaras inundables para inmersión y flotabilidad.

¹⁰ Ejemplo de esa expansión gala es el nacimiento de Aeroposta, años antes y a instancias del argentino Vicente Almandos Almonacid.

Ocho meses después de comenzadas las obras, el trimotor “Maipo” despegó del flamante aeródromo inaugurando las instalaciones y el servicio de pasajeros y correspondencia a Mendoza y Chile. Grandes trabajos se efectuaron en la zona: construcción de desagües y de un tajamar de casi dos metros para contrarrestar las inundaciones, movimientos de tierra para emparejar el terreno, edificio de pasajeros y aduana¹¹ con amplias comodidades, talleres, un hangar de 40 metros de frente¹² de sistema Junkers con estructuras metálicas y puentes de hierro, instalación de un radiofaro, balizamiento, alambrado del sector.



Edificio de pasajeros y hangar de Sindicato Cóndor en Quilmes

Archivo del autor

La compañía, además, tenía prevista la construcción de torres de amarre para dirigibles, ya que estaba asociada con la constructora Zeppelin. El itinerario básico cubría Alemania-Brasil en aviones o dirigible; Brasil-Buenos Aires incluido Uruguay en hidroaviones, y Buenos Aires (Quilmes)-Mendoza-Santiago de Chile en aviones Junkers JU-52/3m. Más tarde, desde Quilmes se efectuaron vuelos hacia otros destinos.

La señora Ciancaglini recuerda:

«Por la cercanía con Buenos Aires, el aeródromo de Quilmes fue muy importante y varias compañías lo usaban, incluso uruguayas.»¹³

[...] «Muchas veces, los Junkers demoraban su arribo llegando de noche al campo de aviación y despertándonos a todos, pues eran muy ruidosos. Cuando esto ocurría, el señor Francisco Pastor, encargado del campo, ponía tachos encendidos con estopa y kerosén a los costados de la pista, para señalización... A pesar de lo rudimentario del sistema nunca hubo un accidente.»

Quilmes, de hecho, fue uno de los primeros aeródromos internacionales del país, reconocido como aeroestación aduanera¹⁴ entre 1941 y 1943, a pesar de las restricciones que soportó la compañía alemana.

¹¹ Actualmente funciona allí la Sala Histórica del Área de Material Quilmes (AMQ).

¹² Entre 1999 y 2001, en el hangar museo Milliken se exhibieron aeronaves restauradas en Quilmes: un Fiat G-46, un Fairchild 82D, un interceptor Mirage M-III matrícula C-706, y la estrella, el legendario Latécoère 25, pieza única en el mundo, que pilotara en el país Antoine de Saint-Exupéry. Hasta el traslado de tres de esos aviones al Museo Nacional de Aeronáutica (el M-III no fue al MNA) más de 5000 personas asistieron al hangar museo guiados por personal especializado del AMQ.

¹³ Claudia Ciancaglini mostró fotografías de aquellos años en las que aparecen tripulaciones uruguayas junto a miembros del Centro de Aviación Civil.

¹⁴ El 31 de diciembre de 1941 el Poder Ejecutivo Nacional decreta Aeródromo Aduanero al campo de aviación de Quilmes. La medida fue dejada sin efecto en octubre de 1943.

En 1937 la Aeroposta contrata personal de la Condor para entrenar a sus pilotos y a los radio operadores en el uso del flamante equipamiento alemán¹⁵. En adición, los aviones adquiridos –Junkers Ju-52/3m– son terminados de montar en los talleres de Quilmes.

En ese lugar no solo operaron los trimotores Junkers de la Condor y de la Deutsche Lufthansa sino que también lo hizo el cuatrimotor Focke Wulf FW-200 Condor. Denominado “Abaitara”, matrícula brasileña PP-CBI, el FW-200 era capaz de volar a 330 kilómetros por hora llevando a cuatro tripulantes y a veintiséis pasajeros en dos compartimentos con amplias butacas, sector de fumadores, lámparas de lectura, mesas portátiles y temperatura de cabina ajustada a 20 °C, todo un lujo para la época. Desde su incorporación al servicio, cubrió desde Quilmes la línea Buenos Aires-Brasil.



Focke Wulf FW-200 Condor “Abaitara”

Archivo del autor

En julio de 1939 se inauguró un nuevo hangar¹⁶, de mayores dimensiones (unos noventa metros de largo por treinta y dos de ancho) dotado de moderna infraestructura de mantenimiento para los aviones de la empresa: bancos de prueba para motores y hélices, talleres de metalización y pintura, entre otros. El plan de la compañía era centralizar en Quilmes el soporte técnico tanto para la Condor como para la Lufthansa. Se instaló una estación de radio modelo para su

¹⁵ «14 de octubre de 1937: El día era espléndido, sólo una brisa jugaba en la pista de Villa Harding Green, en las afueras de Bahía Blanca. Cerca del mediodía, mucha gente se había acercado al aeródromo para presenciar la llegada del primer vuelo proveniente de Quilmes, que inauguraba la segunda etapa de la renovada Aeroposta Argentina. [...] A las 12.10 la espera terminó cuando el JU-52/3m “Patagonia” se posó suave, tras una corta carrera de aterrizaje [...]. Al mando del capitán Paul Rohlandt, en el “Patagonia” viajaban tres aviadores de Aeroposta como copilotos, junto a tres radio operadores y un mecánico. Tanto Rohlandt como el radio operador Durbal Barros, del Sindicato Condor Ltda., fueron contratados por Aeroposta para entrenar a las tripulaciones argentinas que volarían los trimotores de la empresa». (“Crónicas aeronáuticas de Quilmes”, semanario *Pulso* 33, Quilmes, 2000-2001).

¹⁶ El actual Hangar 1, rentado por la empresa BASA que opera en Quilmes.

2.3 Condor pasa

A pesar de la inversión realizada por la compañía Sindicato Condor Ltda. en la aeroestación Quilmes, y de la eficiencia y la seguridad del servicio, la empresa no pudo extender por muchos años sus operaciones. Los inconvenientes derivados del estallido de la Segunda Guerra Mundial, sumadas las restricciones cada vez mayores que imponían los Estados Unidos, provocaron que en los primeros años de la década del cuarenta la empresa suspendiera paulatinamente los vuelos hasta su desaparición, dando lugar a otras compañías con fuerte participación sudamericana para que no se desplomasen los servicios aéreos que tanto beneficio habían traído a la región: era intención de los gobiernos continuar con la explotación de las líneas.

En diciembre de 1941, Condor informa que suspende sus vuelos debido a que los Estados Unidos prohíbe a la Standart Oil el suministro de combustible a los aviones alemanes en Brasil; comienza así el fin de la prestigiosa línea aérea.

En esta época, Condor Ltda. se reestructura, cambia de nombre y pasa a llamarse Servicios Aéreos Condor, pero las restricciones continúan.

Las presiones de los EE.UU. siguen estrangulándola. Un dato relevante: los alemanes competían con las empresas norteamericanas instaladas en la región y ofrecían servicio técnico para empresas que usaban aviones germanos.

En 1942 el gobierno de Brasil se hace cargo de la Condor²⁰; argentinos y brasileros acuerdan la creación de «la nueva Compañía de Navegación Aérea Argentino-Brasileña»; la financiación correría por cuenta de capitales mixtos (estatales y privados) y se explotarían las rutas Río de Janeiro - Buenos Aires - Santiago de Chile. Además, se resuelve la adquisición del material aéreo alemán depositado en Quilmes. En marzo de ese año parten desde ese lugar el cuatrimotor “Abaitara” y el trimotor Ju-52/3m “Page” con destino a Brasil; los Junkers “Jacy” y “Los Andes” quedan en Quilmes esperando la reanudación de los vuelos.

Tiempo después, Brasil gestiona ante nuestro gobierno la entrega de un trimotor con matrícula brasileña propiedad de la Condor que se hallaba en Quilmes. En septiembre de 1942 nuestro gobierno anula la autorización concedida a la Condor y a la Lufthansa para los servicios que realizaba desde Quilmes; finalmente un grupo brasileño compra la compañía alemana y en enero de 1943 la empresa pasa a denominarse Servicios Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.

Para 1943 ni Condor ni Lufthansa operaban en el lugar.

2.4 Italia

Mucho más tibios, los italianos también incursionaron en América del Sur para extender sus servicios aéreos. En diciembre de 1939, un avión Savoia-Marchetti SM-75 une Roma con Río Gallegos; en 1940 llega a nuestro país el embajador italiano desembarcando en el aeródromo de Quilmes. En el mismo año la compañía LATI (Línea Aérea Transcontinental Italiana) utilizó a Quilmes para operar sus aviones

²⁰ Diario *El Sol* de Quilmes, edición del 22 de enero de 1942.

“a título de ensayo”²¹. Así es que se vieron en aquel aeródromo del conurbano a los citados trimotores SM-75 Marsupiale²² capaces de transportar a veinticinco pasajeros en vuelos de gran autonomía. Sin embargo, los servicios no durarán mucho y correrán la misma suerte que los alemanes. En diciembre de 1941 Italia declara la guerra a los Estados Unidos y como consecuencia de ello la compañía tiene dificultades para continuar la operación de sus líneas en América del Sur, a instancias de los norteamericanos.



Savoia SM-75 Marsupiale en Quilmes
Archivo Sala Histórica AMQ

3. IMPA Aviación

Primera fábrica argentina privada de aviones

19 de diciembre de 1944. Sol, calor, fiesta. Lejos de la Segunda Guerra Mundial, una multitud entusiasta se desparrama en un campo de aviación al sur de Buenos Aires. El lugar: el aeródromo de Quilmes.

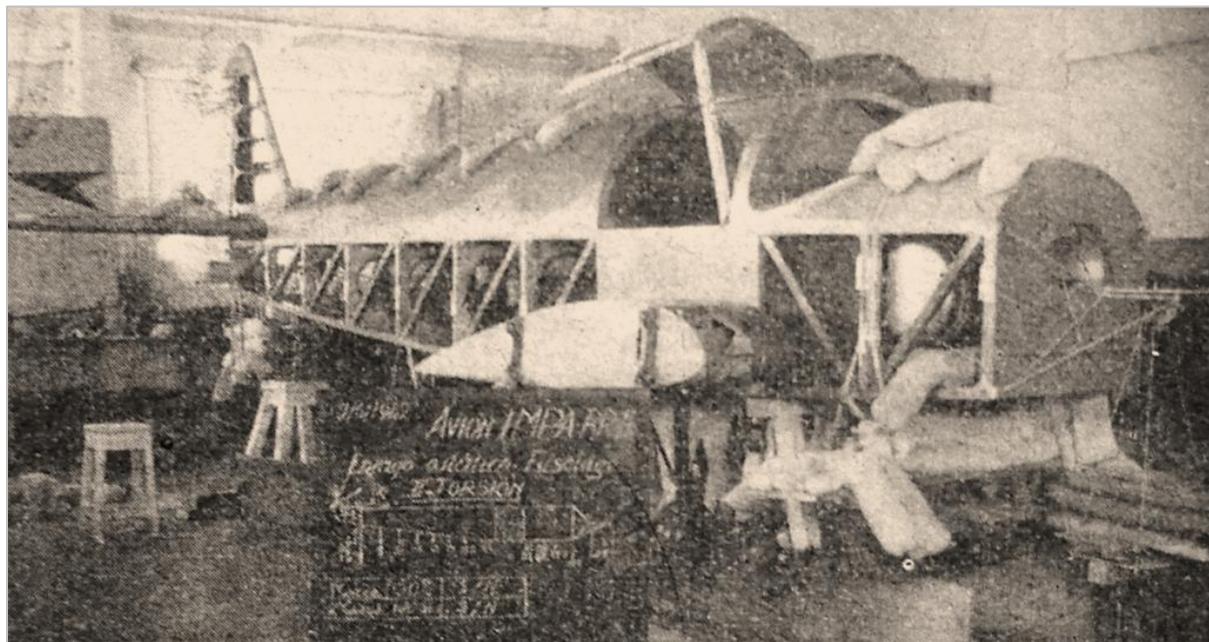
En aquella calurosa tarde de diciembre, alrededor de las 17.20 la multitud estalló en aplausos. Tres aviones civiles IMPA Tu-Sa llegaron a Quilmes y sobrevolaron las instalaciones del aeródromo. Los aviones escoltaron desde la Capital Federal a la comitiva oficial, encabezada por el entonces vicepresidente de la Nación, el coronel Juan D. Perón. Momentos después, luego de recorrer un Quilmes embanderado y vestido de fiesta, el automóvil de la comitiva hace un lento ingreso al campo de aviación.

Las crónicas dan cuenta de una jornada sofocante, de largos discursos con porvenires venturosos. No faltó espectáculo en el festival: paracaidismo, acrobacia aérea, presentación en tierra y en vuelo de los flamantes aviones construidos por IMPA y el desfile de los trabajadores de todas las plantas de la empresa. El fervor popular por acercarse al vicepresidente demoró a la comitiva en el recorrido de las instalaciones de la fábrica que se estaba inaugurando; pues ése era el motivo convocante. Pero ¿cómo se inició esta historia? ¿Qué fueron de aquellos ambiciosos proyectos y emprendimientos?

²¹ Diario *El Sol* de Quilmes, edición del 5 de enero de 1940.

²² El Savoia-Marchetti SM-75 Marsupiale había efectuado su primer vuelo en 1937, incorporándose a LATI dos años después. Era un robusto trimotor para uso civil de pasajeros y transporte militar de gran alcance, que podía operar en pistas cortas (unos 340 metros para despegue) de aeródromos secundarios.

3.1 IMPA Aviación



Ensayo estático del IMPA R-11

Archivo del autor

Publicaciones de época de la propia IMPA (Industria Metalúrgica y Plástica Argentina SA) refieren que entre sus tareas se contaban la manufactura de elementos sobre la base de metales y plásticos, y la fabricación y provisión de materiales para las Fuerzas Armadas. En la década del treinta, IMPA laminaba aluminio (en eso también fue una de las primeras) y vivía un crecimiento sostenido que para la década siguiente le permitió contar con dos plantas: una, la central, en la calle Querandíes N.º 4288, en el barrio capitalino de Almagro –que aún existe²³– y otra en el partido de General San Martín.

En 1931 el ingeniero José M. Sueyro asume la presidencia del directorio del consorcio impulsando una política de innovación y expansión de las actividades. Diez años después, a instancias de Sueyro, la empresa comienza a realizar estudios tendientes a fabricar en serie aviones livianos para el mercado interno civil y militar. Así, nace rápidamente lo que aquí denominaremos IMPA Aviación.

La flamante división aérea se pone a cargo del ingeniero aeronáutico español Alfredo Davins Ferrer, llegado al país en 1940, quien comienza a trabajar en el primer diseño de IMPA junto con el argentino Juan Feo González.



Cabina del R-11

Archivo del autor

²³ Desde hace algunos años, IMPA es gestionada por una cooperativa de empleados y cuenta con un centro cultural.



Prototipo IMPA R-11 en vuelo

Archivo Sala Histórica AMQ

El 25 de julio de 1942, en el aeródromo de General Pacheco, se hizo la presentación oficial en tierra y en vuelo del primer prototipo denominado RR-11 y construido íntegramente en la planta de IMPA. En el vuelo, el piloto Siro A. Comi realizó maniobras acrobáticas. El RR-11 era un avión liviano para turismo y entrenamiento, de cabina cerrada con asientos lado a lado, ala baja tipo cantilever y equipado con un motor Lycoming O-145-B2 de 65 CV.

Poco días después de la promocionada presentación, el ingeniero Ferrer deja la empresa por “desacuerdos técnicos” con los directivos. Es el primer traspie de importancia, al que seguirían otros similares, que marcaron toda la breve historia de IMPA Aviación. Ferrer y González habían desarrollado dos proyectos más: el RR-12D y el RR-13D.

El primero era un monoplano de estructura mixta para entrenamiento militar, con tren de aterrizaje retráctil, también de ala baja tipo cantilever, equipado con un motor Gipsy Major que le permitiría desarrollar unos 300 kilómetros por hora. El RR-12D tuvo el privilegio de ser la primera máquina militar concebida por la industria civil del país. Otra versión del diseño contemplaba equiparlo con armamento (ametralladoras y bombas). Si bien la construcción del prototipo comenzó en 1942, meses después del inicio de las tareas y tras el alejamiento de Ferrer, se abandonó el proyecto.

En cuanto al RR-13D, ni siquiera salió de los papeles. Si bien el proyecto era interesante (un bimotor liviano para transporte de pasajeros y carga) y su construcción comenzaría a mediados de 1942, los problemas surgidos con Ferrer cancelaron definitivamente la iniciativa. El RR-13D estaba diseñado para transportar hasta ocho pasajeros y 200 kilogramos de correspondencia, con una autonomía de 1500 kilómetros. Al respecto de este proyecto, un informe de la empresa daba cuenta de que «su estudio ha sido efectuado para resolver, en parte, el problema [...] que afecta a nuestras apartadas regiones [...]. Los grandes transportes aéreos no pueden abastecer a numerosos núcleos habitados y el paso de esta aeronave los enriquecería y transformaría radicalmente su vida económica». Una visión sumamente realista de las comunicaciones en el interior del país si se piensa en una evaluación efectuada hace setenta años.

3.2 La nueva planta fabril

Acorde con la dinámica expansionista de la empresa, y ante los proyectos aeronáuticos previstos, las autoridades de IMPA decidieron ampliar sus talleres de Quilmes (hasta entonces la compañía ocupaba parte de las instalaciones dejadas por la alemana Sindicato Condor) y encararon la construcción de una ambiciosa planta destinada a la fabricación en serie de aviones. Sin intervención estatal, la empresa invierte en Quilmes una suma millonaria para construir las instalaciones. Finalmente, en diciembre de 1944, el coronel Perón preside la inauguración de los edificios, que hoy forman parte del Área de Material Quilmes (AMQ) de la Fuerza Aérea Argentina.

La planta (que aún existe bajo la denominación de Hangar 2 en el AMQ, utilizada para mantenimiento y depósito) es un edificio rectangular de dos plantas con una torre que en la época de su construcción se destinaba a servicios varios de la empresa (incluso de salud) y que actualmente constituye, con modificaciones, la Torre de Control de Tráfico Aéreo del AMQ.

«Concebir la idea de establecer en la Argentina una fábrica de aviones en momentos tan anormales como los que se derivan de la guerra europea era, en cierto modo, una locura» admite Sueyro en su discurso inaugural de 1944, cuyo texto íntegro publicó el diario *El Sol* de Quilmes, en la edición del 20 de diciembre de ese año.

3.3 Del RR-11 al Tu-Sa

A pesar del prematuro alejamiento de la empresa del responsable de los diseños aeronáuticos, IMPA Aviación sobrevivió varios años más. Ferrer fue reemplazado por el ingeniero argentino Rosario Lobianco, y secundado por el mismo González retomaron el desarrollo del RR-11 tras la postura de la empresa de producir para el mercado local un avión ligero de entrenamiento de uso civil.

Según el documentado historiador Francisco Halbritter:

«Las autoridades de IMPA ofrecieron a la Dirección General de Material Aeronáutico del Ejército²⁴ desarrollar una versión mejorada del RR-11, propuesta que fue aceptada. [...] Se fabricarían veinticinco aviones para ser distribuidos entre los principales aeroclubes del país²⁵. El proyecto tomó primero el nombre de LF-1 (por Lobianco - Feo González 1), y luego Tu-Sa (Turismo Serie A).»

Este avión estaba basado en el RR-11 de Ferrer. Construido en madera con revestimiento de tela y terciado en algunos sectores, era un biplaza lado a lado para turismo y entrenamiento civil, impulsado por un motor Lycoming de 65 HP o Continental de 65 o de 80 HP, que traccionaba a una hélice bipala de madera. De ala baja tipo cantilever, el Tu-Sa poseía un tren de aterrizaje convencional

²⁴ Cabe destacar que aún no existía la Fuerza Aérea (Nota del autor).

²⁵ Francisco Halbritter, *Historia de la Industria Aeronáutica Argentina*, Tomo II, Edición de la Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Buenos Aires, 2006, pág. 525.

amortiguado por arandelas de goma. Con un peso máximo admisible para el despegue de 661 kilogramos para el motor de 60 HP y de 682 kilogramos para el de 80 HP –ambos para la versión de turismo– el avión despegaba en menos de 250 metros. El techo práctico del Tu-Sa alcanzaba los 3600 metros y la velocidad de crucero era de 133 kilómetros por hora, alcanzando en picada los 230 kilómetros. Según el manual del avión, algunas de las maniobras permitidas para la acrobacia moderada eran los loopings, “S” cortada, rueda de carro, tirabuzones de dos vueltas y otros, siempre que no se superasen los 180 kilómetros por hora.



Puesta en marcha de un IMPA Tu-Sa en Quilmes

Archivo del autor

En general, y aquí son coincidentes las opiniones, el rendimiento del Tu-Sa fue inferior al esperado. Las plantas motrices instaladas fueron de baja potencia para este tipo de avión, se detectaron numerosos problemas que obligaron a introducir modificaciones en el diseño, además de no estar habilitado para efectuar vuelos nocturnos ni por instrumentos. Algunos de estos inconvenientes se debieron a la falta de experiencia aeronáutica de IMPA y a la ausencia de un departamento de ensayos adecuado (ampliamos en apartado 4.5).

Entre 1944 y 1945 la empresa construyó un total de veinticinco aviones Tu-Sa cumpliendo el contrato que había suscrito con la Dirección General de Material Aeronáutico. Las máquinas fueron destinadas a distintos aeroclubes del país y utilizadas para entrenamiento y turismo hasta que fueron sacadas del servicio por la Dirección General de Aviación Civil un par de años después.

El Tu-Sa tuvo pronto un vástago: el Impita o Picasú, una versión mejorada y de menor tamaño que su antecesor, al que se le introdujeron también reformas aerodinámicas. El prototipo del Impita, un diseño de Lobianco y del joven Ladislao Pazmany, se terminó en 1943 y se lo sometió a arduos ensayos estáticos y en vuelo, presentando interesantes resultados. Pero también se quedó sin alas pronto: según Halbritter, una vez que la empresa se abocó de lleno a fabricación del Tu-Sa, abandonó este prometedor desarrollo lo que motivó diferencias entre los diseñadores, que terminaron con el alejamiento de Pazmany de IMPA.

3.4 Un chorlo promisorio que voló poco

Otro de los proyectos mencionados de IMPA fue el desarrollo de un avión liviano para entrenamiento militar y acrobacia. Inspirado en el RR-12D y aprovechando algunas de sus partes, el proyecto denominado Chorlo tuvo una vida breve, pero mejor que su antecesor: el prototipo voló por primera vez en Quilmes a mediados de 1943. De ala baja tipo cantilever, el Chorlo era un monoplaza propulsado por un motor Gipsy Major I de 130 CV, de mayor potencia que el motor que equipaba al Tu-Sa.

El joven Alfredo Pessagno, por entonces piloto de pruebas de la empresa, realizó un programa de vuelos de ensayo comandando al Chorlo. Al respecto del rendimiento, las versiones son contradictorias: mientras algunos afirman que el Chorlo tuvo pobres resultados, y que ello motivó la paralización del programa de diseño; otros veían en él a un avión promisorio que, con la propia evolución de cualquier proyecto, podía alcanzar muy buenas condiciones de vuelo. El abandono del programa Chorlo habría sido por razones de índole política más que técnicas, según esta última versión.

3.5 De recuerdos y de álbumes

«Los primeros aviones se fabricaron en capital, en los pisos superiores de la empresa», recuerda Raúl Wright, que no disimuló su emoción al traer las imágenes del pasado. «IMPA no sólo fabricaba aviones y planeadores, sino partes e instrumental de a bordo». Y muestra orgulloso el manual del avión IMPA Tu-Sa en el cual se exhiben, además, los instrumentos que fabricó la empresa: compases de navegación, altímetros, tubos pitot, y otros. Con voz pausada, sigue con los recuerdos de otro mundo:

«Tenía menos de dieciséis años cuando ingresé a los talleres de IMPA, en Quilmes, dos días después de haber completado la solicitud. Antes trabajaba en una heladería, y en la IMPA entré como carpintero para luego especializarme en entelado y pintura de aviones; recuerdo particularmente que pinté la cola del Chorlo. Mucha gente había en esa fábrica. Sueyro, el director de la empresa, solía visitar la planta, era una persona amable. ¿Sobre el cierre? No sé, hubo muchos rumores, que Perón era socio de Sueyro y que hubo problemas, pero lo cierto es que no supimos que pasó.»

Atilio E. Batistessa, como Wright, también era un adolescente cuando en 1944 ingresó a IMPA:

«Por un conocido, mi hermano y yo llenamos la solicitud e ingresamos rápidamente. Trabajé allí tres años como aprendiz de carpintero. Había mucho trabajo: se fabricaban aviones, planeadores y se efectuaba el mantenimiento y reparación de aeronaves. Allí, el día de la inauguración [el 19 de diciembre de 1944] conocí a Perón y a Evita.»

Batistessa, actualmente jubilado de la Fuerza Aérea Argentina, como tantos otros también se incorporó a la institución una vez que se desmoronó IMPA de Quilmes.

Otro excompañero de la fábrica acude a su memoria: «trabajaba en el pañol, solía tomar algún elemento para simular un micrófono, e improvisaba relatos deportivos,

siempre estaba así». Aquel muchacho «dicharachero», sería conocido después como “el relator de América”: era el mismo José María Muñoz.

Ernesto Daino, exoperario de la fábrica, luego técnico de la Fuerza Aérea y hoy jubilado, refiere que «la producción de planeadores fue mucho mayor que la de aviones: en IMPA se construyeron los excelentes veleros Grunau Baby y los planeadores primarios E-38».

Sabido es que el IMPA Tu-Sa no reunió buenas características, lo que le valió cierta lúgubre fama entre los pilotos. En un informe borrador que el padre de uno de los autores²⁶ preparó a mediados de la década del setenta, se señala:

«No autorizado para el vuelo nocturno e instrumental, este avión no poseía un nivel de seguridad normal debido a la falta de experiencia de la fábrica y de un departamento de ensayos (como era el caso especial de la FMA).»

Respecto del Chorlo, cuyo prototipo efectuó varios vuelos en el entonces aeródromo de Quilmes, en el mismo informe se reseña:

«Con un motor más potente que el Tu-Sa, estilizado en sus formas, de buenas condiciones de vuelo, su construcción no fue ordenada tal vez por razones políticas.»

Como se expondrá sintéticamente a continuación, una vez que IMPA entró “en pérdida” y la iniciativa se desplomó, la planta de Quilmes sobrevivió unos años dedicándose al mantenimiento de aviones como los Focke Wulf FW-44J y a la fabricación de planeadores.

En el informe citado, agrega respecto del SG-38:

«Las alas rectangulares como sus superficies móviles y empenaje eran de madera y tela; con un buen perfil de diseño, armonizaban en un hermoso planeador de escuela. El alumno, bien atado, iba a la intemperie. Se remolcaba con un automóvil o un malacate fijo. La autonomía de vuelo era escasa en esta zona ribereña; volaban sobre la pista, el zanjón, Otamendi y la cabecera. El vuelo de los pájaros no se diferenciaba mucho con este aparato, en el cual el goce del hombre no tenía límites.»

3.6 IMPA y su transformación

¿Qué causas motivaron el rápido agotamiento de esta magnífica iniciativa? ¿Fueron sólo las “discrepancias técnicas” entre los niveles jerárquicos y de desarrollo que entorpecieron y dificultaron los proyectos? ¿Fueron también los cambios que se dieron en el país a partir de 1946 con el fortalecimiento del Estado nacional? ¿Fueron las débiles prestaciones de sus proyectos iniciales, como el Tu-Sa? Los documentos no abundan.

²⁶ Edmundo Ernesto Benavente (1926-1986) ingresó a IMPA en 1944 como operario y trabajó en esa empresa hasta fines de 1947, tras lo cual pasó al Taller Regional Quilmes (hoy Área de Material Quilmes) y desde entonces prestó servicios de manera ininterrumpida en la aeronáutica militar hasta 1986.

Wright, Batistessa y Daino también desconocen las causas del cierre de la planta de Quilmes. Sin embargo, según refirieron operarios de entonces, la empresa tuvo “problemas con el gobierno peronista”²⁷ que paulatinamente provocaron la caída.

Es evidente que el prematuro alejamiento del ingeniero español Davins Ferrer, apenas la empresa comenzaba a volar, de algún modo signó su destino. Pazmany, uno de los responsables del Impita, lo siguió después. IMPA tenía sus proyectos iniciales, pero los vaivenes impedían profundizar en los diseños, a la vez que necesitaba mejorar los mecanismos de ensayos. Si bien IMPA hizo importantes inversiones, algo más de tres años en la evolución de un constructor aéreo no es mucho tiempo para lograr un desarrollo adecuado, más aún con las limitaciones del caso y del medio.

En 1945, la Secretaría de Industria y Comercio de la Nación intervino el establecimiento. Asambleas de obreros y empleados no fueron suficientes para detener la caída. No se fabricaron más aviones, sólo planeadores; y se realizaron tareas de mantenimiento y reparación de aeronaves. Dos años después, las instalaciones pasaron a depender de la Secretaría de Aeronáutica. Aquí la historia se bifurca: por un lado, la sede capital y la sucursal de San Martín, de las cuales hoy funciona solo la primera; por otro, la planta de Quilmes se anexa al Estado, como parte de la aeronáutica militar.

Sin embargo, al margen de los prototipos y de los veinticinco Tu-Sa fabricados por IMPA en su vida privada, entre 1944 y 1951 se construyeron cincuenta planeadores primarios SG-38, cincuenta veleros Grunau Baby Ila y cincuenta conjuntos para Grunau Baby III.

* * *

Desde aquellos lejanos tiempos de esplendor, IMPA selló con su nombre al lugar.

A la distancia y considerando las restricciones que sufría la aviación argentina en general como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, intentar el desarrollo de una industria aérea propia, a pesar de la complejidad y diversidad industrial que requiere la aeronáutica, era una empresa costosa y arriesgada, pero no descabellada. Nuestro país se encontraba en un proceso de industrialización por sustitución de importaciones, al que entonces, parecía sumarse tibiamente la industria aeronáutica privada.

La empresa, con la complejidad de la actividad aérea, necesitaba un tiempo prudencial para consolidar sus diseños y trabajos, y en el caso de IMPA tal vez esos pocos años de desarrollo no fueron suficientes para asentarse en el mercado nacional. A pesar de ello, IMPA quedará como uno de los más intrigantes emprendimientos privados de fabricación en serie de aviones nacionales ■

²⁷ A la par de las declaraciones de los operarios, otro testimonante afirma que su padre, también trabajador de la planta, ingresó a IMPA como aprendiz “y terminó como gerente”, y explica que «en 1946, cuando fue nacionalizada por el gobierno –por considerársela de capitales enemigos, siendo esa administración admiradora y receptora de nazis– mi padre no quiso nacionalizarse ni afiliarse al Partido Justicialista y fue echado, junto con cientos que no aceptaron».

Bibliografía

- APOSTOLO, Giorgio; BIGNOZZI, Giorgio; y otros. *Historia de la Aviación*, Traducción de Eduardo Amaro, Viscontea, Buenos Aires, 1981.
- BENAVENTE, Juan Carlos. “Crónicas aeronáuticas de Quilmes”, artículos publicados en el semanario *Pulso 33* entre junio de 2000 y enero de 2001, Quilmes.
- BIEDMA RECALDE, Antonio María. *Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina*, Tomos I y II, Dirección de Publicaciones, Buenos Aires, 1969.
- CRAVIOTTO, José Alcides. *Quilmes a Través de los Años*, Municipalidad de Quilmes, Quilmes, 1966.
- HALBRITTER, Francisco. *Historia de la Industria Aeronáutica Argentina*, Tomo II, Edición de la Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Buenos Aires, 2006.
- MESA, Osvaldo, *La Aviación en Quilmes*, (recopilación sin publicar), Quilmes, 1998.
- MOSS, Willam; PORTELLI, Alessandro; y otros. *La Historia Oral*, CEAL, Buenos Aires, 1991.
- PEDEMONTE, Gotardo C. *Breve Reseña de hechos y Acontecimientos que hacen a la Historia de Bernal*, Secretaría de Cultura, Municipalidad de Quilmes,
- SALE, Atilio. *Aviones Argentinos: Construcciones Privadas 1895/1964*, Editorial Cid, Buenos Aires, 1987.
- S/N. “Construcciones Aeronáuticas Privadas”, *Revista Nacional de Aeronáutica*, Buenos Aires, N.º 204, marzo de 1959.

Otras fuentes

- Archivo del diario *El Sol* de Quilmes.
- Archivo Sr. Oscar Rimondi, historiador de Bahía Blanca.
- Recopilación de notas del archivo del Sr. Alfredo Casuscelli coleccionista e historiador aeronáutico.
- Archivo de los autores.

Agradecimientos

- | | |
|--|----------------------------|
| Biblioteca Nacional de Aeronáutica | Sr. Alfredo Casuscelli (†) |
| Diario <i>El Sol</i> de Quilmes | Sr. Ernesto Daino |
| Sra. Claudia Ciancaglini de Olarte (†) y familia | Sr. Mario Quaini |
| Sra. Claudia Natalucci | Sr. Raúl Wright y familia |
| Sra. Frida Grau (†) | Sr. Iber Damaso |
| Sr. Eduardo Batistessa | Sr. Emilio Alonso |



MITOS Y MISTERIOS DEL EDIFICIO ALAS

Por la licenciada Norah P. Mazzucco

Licenciada en Historia (Universidad Católica de Córdoba) y en Organización y Gestión Educativa (Universidad Austral), especializada en Dirección de Centros Educativos, y en Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos con Inversión (Instituto Universitario Aeronáutico). Actualmente se desempeña en la Dirección de Estudios Históricos y en el Departamento Planeamiento y Evaluación Educativa de la Dirección General de Educación de la Fuerza Aérea Argentina. Trayectoria docente en numerosas instituciones educativas del país.

Este artículo forma parte de un trabajo más amplio realizado entre los años 2000 y 2002 para ser presentado ante la Dirección Nacional de Monumentos Históricos, con el objeto de considerar la incorporación del Edificio Alas dentro del Patrimonio Histórico Nacional, y sirvió para el desarrollo del capítulo dedicado al Edificio Alas en el libro *Rascacielos Porteños*, publicado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en 2005.

Fotografía de portada: Edificio Alas visto desde el puerto, a fines de los 50.

Crédito: autor no identificado, Archivo DEH

Toda investigación implica un profundo desafío en la búsqueda de la verdad, en el esclarecimiento de hechos, circunstancias y motivaciones. El investigador en su vocación y afán de indagar debe poseer una actitud objetiva para juzgar los datos y manifestarse libre de prejuicios, sobre todo cuando tratamos periodos históricos controvertidos. La historia del Edificio Alas comienza en la década del 50, una historia mitificada por el imaginario popular y por el misterio que rodea su construcción.

Un doble propósito guió esta investigación: desentrañar el misterio de su construcción y desmitificar su historia.

El rascacielos ignorado

Por distintas razones podríamos denominar al Alas como el rascacielos ignorado. Ya la construcción de por sí es un misterio.

En primer lugar, es curioso que este emblemático inmueble –el más alto de la ciudad durante cuatro décadas– no haya sido incluido en ninguna historia de la ingeniería argentina ni haya sido reseñado en las revistas especializadas. El arquitecto Pablo Potenze sostiene que este “edificio/misterio de la ciudad” tiene que ver con el hecho de que fue una obra relacionada con los círculos políticos peronistas y en ese momento de nuestra historia se imponía la “desperonización”.

En segundo lugar, a diferencia de la construcción de otros rascacielos, no se llamó a concurso de proyectos. Sus planos han desaparecido de los archivos oficiales a excepción del Archivo de Obras Sanitarias de la Nación; y el Consejo Profesional de Ingeniería desconoce quiénes realizaron el diseño y los cálculos.

En tercer lugar, no fue una obra pública, aunque este criterio estaba instaurado en los círculos profesionales. Su denominación inicial de Edificio Atlas proviene de su primer propietario, la empresa privada Atlas SAICyF cuyos miembros eran allegados al poder político. Su presidente, Carlos Aloé¹ se había desempeñado como secretario administrativo de Presidencia de la Nación (1950-1951) y gobernador de la provincia de Buenos Aires (1952-1955).

En cuarto lugar, otra incongruencia relacionada con su edificación es que lo haya construido una empresa nacionalizada en 1952, la Compañía General de Obras Públicas (Geopé), firma hoy también olvidada y cuya desaparición o disolución no se encuentra asentada en ningún registro oficial.

Así llegamos a la situación actual, en la que ni siquiera se conoce el nombre del autor del proyecto ni del calculista de la estructura. El hecho es atribuible a los rencores desatados con la caída del gobierno de Perón en 1955. Esta circunstancia dio lugar a un sinnúmero de historias anecdóticas y rumores respecto a este edificio.

¹ El nombre Carlos Aloé y su firma como presidente de Atlas aparecen en los planos encontrados en el Archivo de Aguas Argentinas, ex Obras Sanitarias de la Nación.

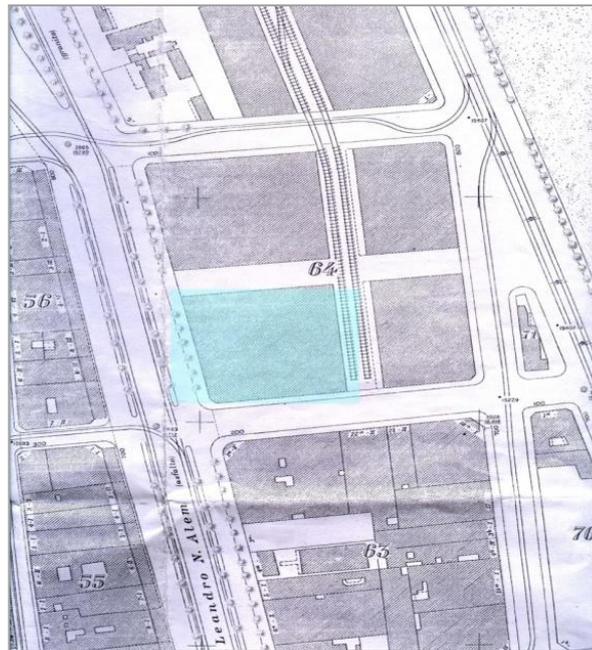
Orígenes del terreno y sus propietarios

El Edificio Alas se encuentra emplazado en antiguos terrenos ganados al Río de la Plata, de origen fiscal, que en el siglo XIX se circunscribían dentro de las Parroquias de la Catedral al Norte y Nuestra Señora del Socorro, y que bordeaban al Paseo de Julio, anteriormente denominado Paseo de La Alameda, hoy Av. Leandro N. Alem. Sus propietarios fueron:

a. Estos terrenos fueron cedidos a la **Sociedad Depósitos y Muelles de las Catalinas**, y formaban parte de una fracción mayor registrada como finca 77.917².

b. El 2 de agosto de 1899, la **Sociedad Anónima The Catalinas Warehouses and Mole Company Limited** (Depósitos y Muelle de las Catalinas Compañía Limitada), compra a la anterior el dominio de «todos los bienes raíces, muebles, máquinas, vías férreas, tren rodante, derechos, acciones, créditos, concesiones, privilegios y demás que por cualquier título le corresponda»³ encontrándose entre los bienes raíces el inmueble donde se edificaría el Alas, inscripto en el Registro de la Propiedad el 1 de septiembre de 1899.

Dicha sociedad fue su propietaria por más de cuarenta y cinco años. Un plano catastral de 1940, señala que las vías del ferrocarril dividían el terreno en dos, extendiéndose hasta la calle Viamonte.



Plano catastral, 1940

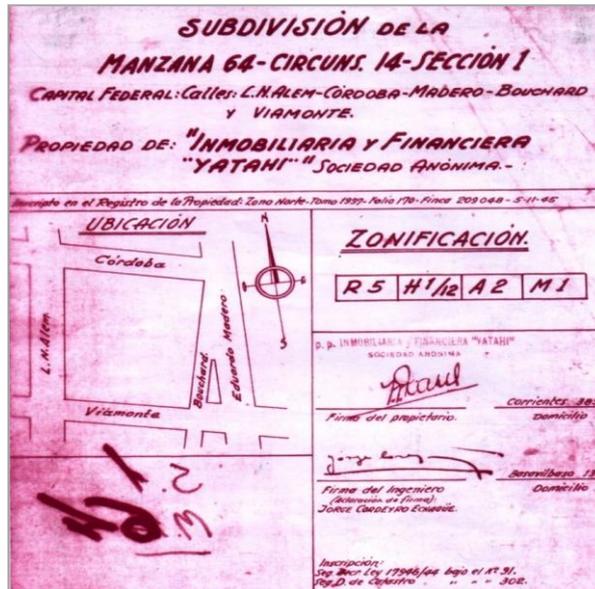
Archivo Dirección de Infraestructura de la FAA

c. El 31 de octubre de 1945, Nicolás A. Dodero y Emanuel de Sieyes en representación de la **Sociedad Anónima Industrial, Financiera e Inmobiliaria Yatahi** firman en la escribanía O'Farrel de Capital Federal la compra al contado, por la suma de 4.623.998,40 de pesos moneda nacional, del inmueble (Finca 209048) designado como Manzana 6, compuesta de una superficie libre de ochavas de 11.000 m². La manzana de referencia, según el plano confeccionado por el agrimensor Jorge Dufourq en 1945, había sido subdividida

² Registro de la Propiedad de la Capital, Tomo 522, Folio 661, Archivo General de la Nación (AGN).

³ Ídem, Folio 662.

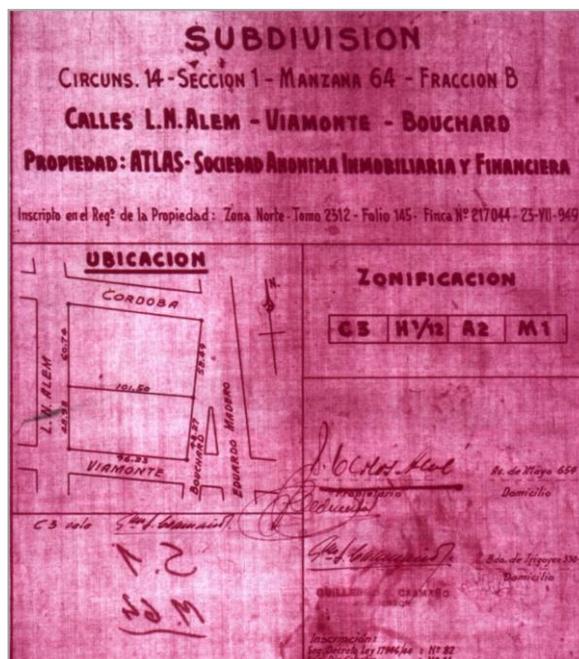
en dos fracciones: A, situada en el costado oeste de dicha manzana con una superficie de 6019 m²; y B, fracción situada en el costado este de la manzana con una superficie de 4089 m².



Plano de Subdivisión de la Manzana 64, año 1945

Archivo Registro de la Propiedad Inmueble de la Capital Federal⁴

d. Carlos Aloé y Alberto Guillermo Caldumbide, en representación de la empresa **Atlas Sociedad Anónima Inmobiliaria y Financiera**, firman la compra de la Fracción B, por escritura del 6 de julio de 1949, por la suma de 4,79 millones de pesos moneda nacional⁵.



Plano de Subdivisión de la Manzana 64, año 1949

Archivo Registro de la Propiedad Inmueble de la Capital Federal

⁴ Archivo Registro de la Propiedad Inmueble de la Capital Federal. Plano de Subdivisión Zona Norte, Tomo 2312, Folio 145, Finca 217.044.

⁵ Archivo General de la Nación. Folio 1256 del Registro N.º 243 correspondiente al escribano Raúl F. Gaucherón.

e. El 17 de abril de 1950 la Dirección de Catastro aprueba la subdivisión de la Fracción B en dos partes⁶. El 9 de diciembre de 1955, en virtud del Decreto N.º 5148, se dispuso la interdicción general sobre los bienes de las personas físicas o de existencia ideal y sobre sociedades comerciales y civiles, entre las que se encontraba Atlas SA Inmobiliaria y Financiera, quedando así a disposición de la Junta Nacional de Recuperación Patrimonial. Este organismo por Resolución del 28 de febrero de 1957 transfiere los bienes de Atlas SA al **Estado Nacional Argentino**. Entre dichos bienes, el inmueble ubicado en la Fracción C, hoy Av. Leandro N. Alem 707, 709, 711, 719, 723, 739 y calle Viamonte 147 y 153.

El 30 de diciembre de 1960, por Escritura 487 el Presidente de la República Dr. Arturo Frondizi declara transferido a favor del Estado Nacional Argentino el dominio del inmueble. En la misma se agrega que **la Secretaría de Estado de Aeronáutica** ya estaba en posesión del inmueble desde el 6 de noviembre de 1956 en virtud de habersele cedido su uso por el artículo 2.º del Decreto Ley N.º 14953/56⁷.

Como la sociedad Atlas tenía contraída originalmente una hipoteca en primer grado a favor del Banco Hipotecario Nacional, por la suma de 18 millones de pesos moneda nacional, otorgada el 15 de diciembre de 1950, el Estado Nacional se hace cargo de la deuda y en el mismo acto se procede a su cancelación con fondos pertenecientes a la Secretaría de Aeronáutica.

A partir de esta transferencia se lo denominó Edificio Alas.



Casa de Gobierno, firma de la escritura de transferencia del Edificio Alas a la Secretaría de Aeronáutica. De izq. a der.: el presidente de la Nación, doctor Arturo Frondizi; el edecán presidencial, vicecomodoro Fernando M. Pérez Colman; el escribano general de gobierno, doctor Jorge E. Garrido; y el secretario de aeronáutica, brigadier (R) Ramón A. Abrahín.

AGN, inventario 273.852

⁶ Fracción C. Plano N.º 124, superficie 2666 m².

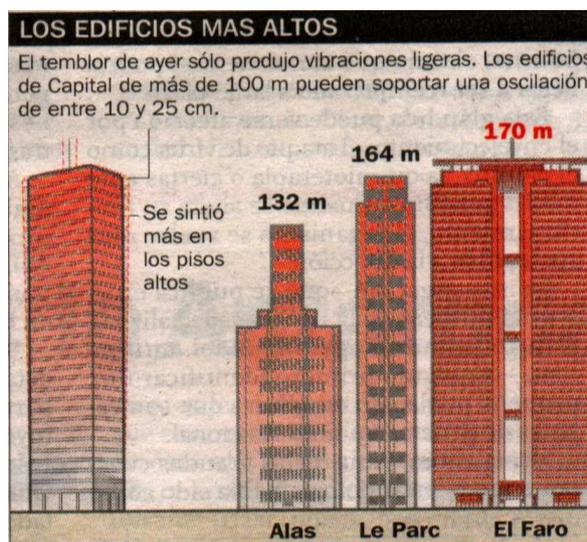
⁷ Registro y Archivo de Títulos de Propiedades del Estado; Escritura N.º 487 de la Escribanía General de Gobierno.

El Alas, un hito en la arquitectura porteña

La fisonomía edilicia porteña comenzó a cambiar en el siglo XX con la llegada de las estructuras de hierro, un fenómeno asociado con el ingreso de capitales europeos vinculados, fundamentalmente, con las industrias agroexportadoras y el ferrocarril. Se comenzaron a ver en la ciudad edificios altos de viviendas y oficinas, en un evidente *boom* inmobiliario que buscaba una mayor rentabilidad a partir de la construcción en altura.

El arquitecto Pablo Potenze sostiene que el Edificio Alas es el último exponente de un proceso de búsqueda expresiva y tecnológica de la construcción de rascacielos en nuestro país⁸. El esqueleto y las paredes de hormigón armado fueron la solución dada al problema derivado del efecto producido por la presión del viento.

Los edificios altos que vinieron después, además de tener menor altura, incorporaron de un modo u otro los preceptos de la construcción liviana, ya sea bajo la forma de *courtain walls*, paneles ligeros o mamparas modulares que reemplazaron a los muros de mampostería y otros artificios que la tecnología fue incorporando al catálogo de los arquitectos locales. También aparecieron nuevos métodos de cálculo y maquinarias de construcción, que simplificaron la erección de este tipo de edificios, pero a pesar de estas indudables ventajas y considerando que la altura es la carta de presentación de los rascacielos, el Alas no fue superado en altura por casi cuarenta años.



Los edificios más altos de Buenos Aires

“El temblor que llegó a la ciudad”, Clarín, 19 de junio de 2002

Fue en su momento, con sus 42 pisos, la estructura de hormigón más alta de Sudamérica (131,9 metros). Este récord perduró en Argentina durante cuatro décadas, siendo superado recién en 1996 por el Edificio Le Parc (164 metros) y en 2002 por el Edificio El Faro (170 metros).

Edificio	ALAS	LE PARC	EL FARO
Barrio	San Nicolás	Palermo	Nuevo Puerto Madero
Altura	131,9 m	164 m	170 m
Tipo	Residencial	Residencial	Oficinas
Pisos	41	46	50
Ascensores	9	6	8
Superficie total	35.496,01 m ²	57.190 m ²	50.000 m ²
Inauguración	1957	1996	2002
Arquitectos	Se desconoce	Mario Roberto Álvarez	Dujovne-Hirsch y Asociados

⁸ Colaboración de Pablo Potenze para ser incluida en la presentación a la Dirección Nacional de Monumentos Históricos en 2002.

Le cabe también al Alas un lugar en la historia de la televisión argentina: en sus dos subsuelos, planta baja, entresuelo y primer piso estuvieron los estudios del Canal 7, que funcionaron por veintiún años, entre 1957 y 1978, hasta que se trasladó a su actual edificio de la Av. Figueroa Alcorta. Además, desde 1961 y hasta hoy funcionan en el Alas las plantas transmisoras de los canales 11 y 13, así como algunas transmisoras de radio.

Sus diseñadores

Constituye aún un misterio el nombre de los responsables del diseño y cálculo del Alas, ya que se han perdido los planos originales en la Dirección de Catastro del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. El Plano N.º124, aprobado el 17 de abril de 1950, que se incluye en el Expediente N.º123916/1950 que figura en la Escritura N.º487, corresponde en realidad al Edificio Alea de la editorial homónima, hoy Edificio Microsoft⁹. Tampoco existen registros en los consejos profesionales de ingenieros ni de arquitectos.

Testimonios orales señalan que el calculista de la obra fue el ingeniero Carlos Laucher, de origen alemán y de conocida trayectoria por su participación en el cálculo del Ministerio de Obras Públicas y posteriormente de la Facultad de Medicina, del Planetario, de la acústica del Teatro San Martín y del Túnel Subfluvial Santa Fe - Paraná.

En cuanto al autor del proyecto, un ex director de la empresa Geopé señala a un “dibujante de origen suizo” como su diseñador. En la página (consultada en 2001) www.rascacielosbuenosaires.hpg.ig.com.br/TAPA.htm atribuyen a un tal Daniel Kieckhefer el proyecto del Edificio Atlas.

Para el arquitecto Gustavo Brandariz otro posible proyectista sería el ingeniero alemán –ciudadanizado argentino– Ludwig Freude, figura clave de Geopé ya que más allá de ser su presidente, fue proyectista y director de proyectos de muchas de sus obras.

En un plano fechado el 7 de mayo de 1951, figura como proyectista Luis Maccucetro, de quien no se encontraron referencias en los registros de los consejos profesionales.

⁹ Coincide con que nunca se encontraron en la Dirección General de Catastro los planos del Edificio Alea, donde se hallaba el búnker de Perón. Dichos planos están en la carpeta correspondiente al Edificio Atlas, y este cambio tuvo como objeto esconder el lugar exacto de construcción de dicho búnker. Comprueba esta afirmación la filmación de *Sucesos Argentinos* N.º879, de septiembre de 1955 que muestra la visita del público al refugio blindado, construido en el Edificio Alea (Inventario 955; Tabor 305 - 35 mm).

Varios testimonios orales confirman lo expuesto anteriormente. Uno de los arquitectos de la Dirección Nacional de Arquitectura encargados de realizar los planos de dicho edificio para su venta en 1998, refirió que el búnker contaba con un dormitorio, un baño, una pequeña cocina y un living que en los planos estaban disimulados como una cámara de electricidad; y que había una gran puerta de metal corroída por agua, a la que no se animaron a abrir por temor a que se inundara el lugar. Cuando se reforma el edificio, dicho espacio se transformó en una cisterna.

Esto coincide con lo relatado por el arquitecto Peña, cuando se desempeñaba como director del Museo de la Ciudad, quien recibió el ofrecimiento de donación de las puertas dobles de acero del búnker, por parte de la empresa constructora Mario Roberto Álvarez y Asociados encargada de la obra del hoy Edificio Microsoft. Peña debió rechazar las puertas por falta de espacio para exhibirlas en el Museo a su cargo.

Sus constructores

El Archivo de Obras Sanitarias de la Nación, ubicado en el actual edificio de Aguas Argentinas, posee el Expediente N.º141560 de 1952 con todos los planos correspondientes a la instalación del servicio de aguas y cloacas en el Alas. Allí se señala su ubicación dentro del Radio Antigo de la ciudad (comprendido entre Medrano, Av. del Libertador, Av. San Juan y Av. Madero).

De dicho expediente se pudo conocer los nombres de las empresas que participaron en su construcción.

La primera constructora fue la de Francisco Ferreira y Cía. SRL con domicilios en Lavalle 1425, 7º piso (en 1952) y en Salvador María del Carril 2562 (en 1955)¹⁰.



**Carátula de la carpeta de Atlas SA
Administración General de Obras Sanitarias de la Nación
(Archivo Aguas Argentinas)**

Norah P. Mazzucco

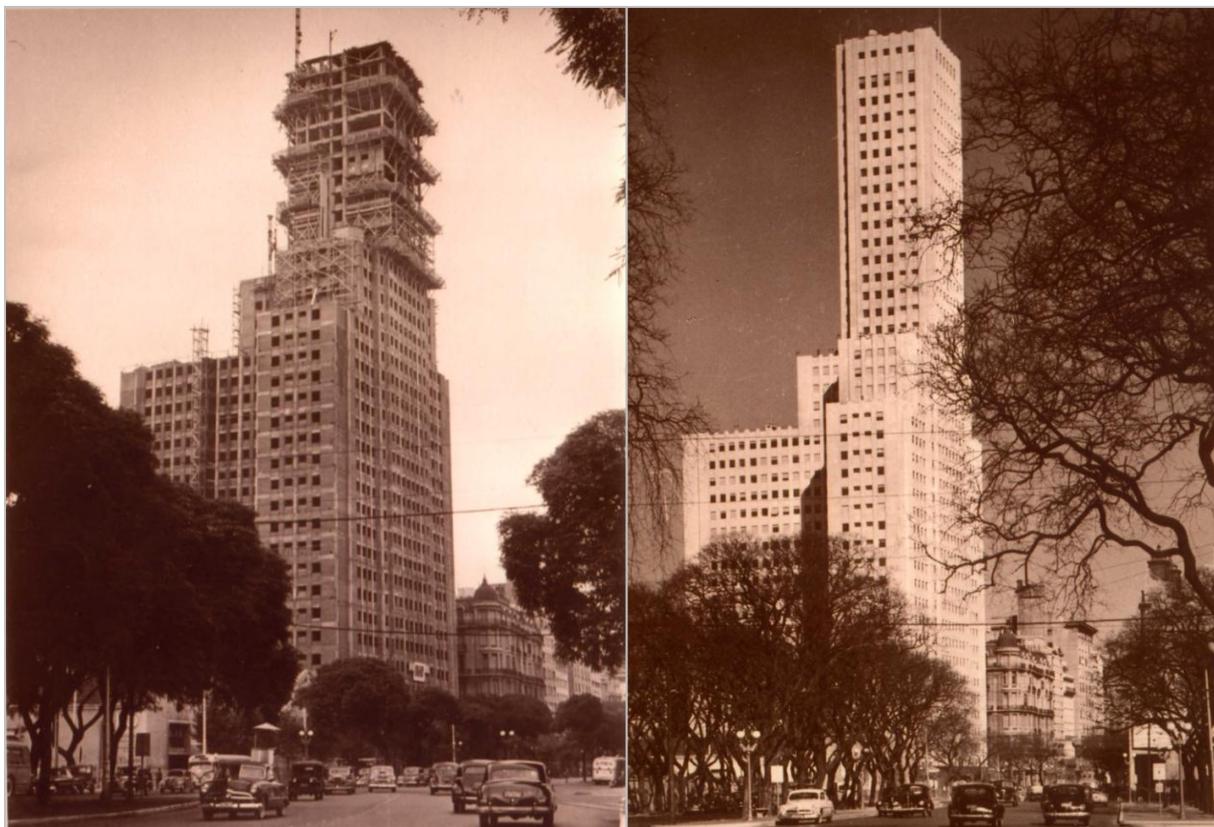
A partir de 1952 aparece en dichos planos la empresa Geopé, con domicilio en Bernardo de Irigoyen 330 (frente al edificio del Ministerio de Obras Públicas).

Luego del golpe de Estado de 1955 y entregado el edificio a la Secretaría de Aeronáutica, las obras que se realizaron en el inmueble entre 1957 y 1962 fueron encargadas a la empresa Aldo Ferreira SA, ubicada también en Salvador María del Carril 2562. En 1962 y luego de su privatización, nuevamente Geopé toma a su cargo las obras y concluye las refacciones del ala de Viamonte.

¹⁰ En el Archivo de Inspección General de Justicia solo se constató la apertura de dicha sociedad.

La construcción

Del expediente existente en el Archivo de Aguas Argentinas, se pudo conocer que el Edificio Atlas¹¹ se construyó a partir de julio de 1951 y que se termina parcialmente en 1957.



Edificio Atlas en construcción, y ya terminado, el 19 de noviembre de 1958

AGN, C.662 Inv. 229564 - Werner Schumacher, AGN, C. 662 Inv. 227837

A través del documental *Buenos Aires en Relieve* filmado¹² en 1953, en 16 mm color, y realizado especialmente para la inauguración del primer Festival de Cine Internacional de Mar del Plata (1954), se comprueba que su edificación estaba adelantada hasta la torre.

A raíz del golpe de 1955 se interrumpió la construcción debido a la interdicción que pesó sobre la Sociedad Atlas. La finalización de la obra correspondió a la Secretaría de Aeronáutica.

El testimonio oral de una de las primeras locatarias permite establecer el año 1957 para la terminación y la ocupación de los departamentos existentes en la torre. Cuenta que llamaban Siberia al tramo de la semitorre y el primer nivel porque se terminaron posteriormente.

Fotografías del edificio terminado, existentes en el Archivo General de la Nación, corresponden a los años 1958 y 1959.

¹¹ Según el arquitecto Gustavo Brandariz, la sigla Atlas significa Asociación de Trabajadores Latinoamericanos Sindicalizados.

¹² Archivo General de la Nación, Departamento de Audio y Video, Legajo 1431, Inventario 1497.

El estilo

Algunos especialistas indican que fue el último exponente del monumentalismo imperial iniciado también en la década de los treinta, donde los símbolos arquitectónicos de un “Estado fuerte” debían ser «recios, sobrios, monumentales y sólidos»¹³.

El advenimiento del peronismo, como movimiento político y punto de inflexión en la historia del país, acentuó la presencia de esta línea en obras como el Edificio Alea, el aeropuerto de Ezeiza y las piletas de Parque Norte, entre otras¹⁴.



Edificio Alas en la actualidad

Norah P. Mazzucco

Su formato escalonado en tres niveles aloja departamentos de viviendas familiares, con terrazas en los pisos 1, 20, 24 y 42. Las terrazas demarcan:

1. Primer nivel (65,89 metros), con nueve departamentos por piso que van desde el entrepiso hasta el 19.
2. Semitorre (12,70 metros), con cuatro departamentos por piso que van desde el 20 al 23.
3. Torre (53,31 metros), con dos departamentos por piso que van desde el 24 al 37. En los pisos 38, 39 y 40 se encuentran alojadas desde 1961 las transmisoras de los canales de televisión 11 y 13, además de varias radio difusoras.

¹³ Ramón Gutiérrez. “Período 7. Nacionalismo Popular (1943-1955). Las corrientes estilísticas”, *Documentos para una historia de la Arquitectura Argentina*, Ediciones Summa, Buenos Aires, 1978, Marina Waisman (Coord.).

¹⁴ Una muestra expresa de ese monumentalismo imperial se observa en *Buenos Aires en Relieve*, film documental de 1953. AGN, óp. cit.

El edificio cuenta también con dos subsuelos destinados, ambos, a cocheras. En el segundo, además, se encuentran la sala de calderas, talleres de carpintería y de electricidad, gimnasio, ciclistas y depósitos; en este nivel se observan las fundaciones del edificio, lo que demuestra que no existió el “tercer subsuelo” en boca del imaginario popular, ni tampoco el famoso búnker de Perón, ni el túnel que habría facilitado su huida en 1955.



Sala de calderas en el segundo subsuelo - Puertas blindadas contraincendios de fabricación nacional marca Drago, que aún se conservan y comunican con el estacionamiento del primer subsuelo

Norah P. Mazzucco

En la actualidad, los pisos habilitados como departamentos familiares son 37 y están comunicados por una sola escalera interior, ancha y de fácil acceso en el primer nivel, ampliamente iluminada por ventanas ubicadas en los palieres de servicio y sobre la misma escalera, lo que permite la luz natural durante la mayor parte del día.



Escaleras iluminadas por luz natural

Norah P. Mazzucco

El Alas cuenta con nueve ascensores:

- cinco principales:
 - tres ascensores unen el primer subsuelo con el piso 21, con un recorrido de 73,40 metros, cada uno;
 - dos ascensores unen la planta baja con los pisos, 6, 14 y desde el 21 hasta el 37, con un recorrido de 117,95 metros, cada uno;
- dos de servicio unen todos los niveles, desde el primer subsuelo hasta el piso 36, con un recorrido de 118,40 metros, cada uno;
- un ascensor une el piso 37 con el 40, con un recorrido de 10,65 metros; y
- un ascensor montacarga une el primer subsuelo con el entre piso hasta el 36, con un recorrido de 115,60 metros.

En total implican 819,15 metros lineales de recorrido. Todos los ascensores eran de marca Electra, de fabricación nacional.

Sabemos por testimonios orales aportados por el magíster Luis Furlan que en la década de los sesenta debieron cambiarse los cables de algunos ascensores. Esos viejos cables fueron donados a la Fuerza Aérea Paraguaya para montar un centro de instrucción de paracaidistas, cuando el primer agregado aeronáutico argentino en Paraguay, comodoro Emilio E. Neme, (en 1963-1964) entabló una buena relación con el presidente Alfredo Stroessner. Consultado el licenciado Antonio Luis Sapienza, de Paraguay, confirmó que la escuela de paracaidismo mencionada se reactivó en 1966 en la Base Aérea de Ñu-Guazú, donde se iniciaron formalmente los cursos para oficiales, suboficiales y tropa. Es de aquella época la construcción de una torre con el cableado mencionado, lo cual constituye para mí toda una novedad, ya que ignoraba que dichos cables eran de los ascensores del Edificio Alas de la Fuerza Aérea Argentina. Si bien dicha torre se sigue utilizando, ya no creo que sean los mismos cables, que seguramente se reemplazaron en los años ochenta.



Pasillos con acceso a los ascensores principales y al montacarga

Norah P. Mazzucco

Tanto el hall de recepción en la planta baja como los pasillos de los pisos superiores están revestidos de mármol travertino. Hasta hoy, todos los elementos ornamentales son los originales y están en buen estado de conservación.



Ascensores en el hall de recepción del edificio

Norah P. Mazzucco

El edificio cuenta con una superficie cubierta de 35.496,01 m², distribuidos de la siguiente manera:

PISOS	SUPERFICIE	PLANO
Segundo subsuelo	2.437,00 m ²	N.º 1
Primer subsuelo	2.437,00 m ²	N.º 2
Planta baja	2.176,33 m ²	N.º 3
Entrepiso	2.152,52 m ²	N.º 4
Piso 1	1.037,02 m ²	N.º 5
Pisos 2 a 19	18.429,26 m ²	N.º 6
Pisos 20 a 23	2.289,80 m ²	N.º 7
Pisos 24 a 36	3.276,78 m ²	N.º 8
Piso 37	252,06 m ²	N.º 8
Piso 38	252,06 m ²	N.º 8
Piso 39	252,06 m ²	N.º 8
Piso 40	252,06 m ²	N.º 8
Última terraza	252,06 m ²	N.º 8
TOTAL	35.496,01 m²	

Recordando a Geopé

Es importante hacer referencia a la Compañía General de Obras Públicas (Geopé SA), empresa que estuvo a cargo de la edificación del Atlas-Alas, un inmueble de magnitudes sin antecedentes en el medio local. Esta empresa pionera en la construcción de grandes obras públicas y privadas de ingeniería, vialidad y arquitectura –algunas de las cuales fueron declaradas Monumentos Históricos Nacionales– fue la constructora de los dos primeros rascacielos de Buenos Aires: el Comega (1931) de 80 metros de altura y el Safico (1932) de 90 metros de altura, ambos destinados a renta.

Geopé, una de las constructoras más importantes de la historia argentina, se caracterizaba por la aplicación de tecnología alemana y técnicos del mismo origen,

de gran prestigio en su tiempo. Su publicidad institucional la presentaba como «contratista general de toda clase de construcciones», aunque su trayectoria estuvo siempre focalizada en obras de gran envergadura y complejidad.

Se constituye como sociedad anónima el 14 de mayo de 1913, en una asamblea general integrada por representantes de la industria, la banca y el comercio y cuyo capital social inicial fue de 4 millones de pesos moneda nacional. En la misma asamblea fueron aprobados los estatutos por los cuales se regiría la nueva empresa, los que fueron refrendados por decreto del Superior Gobierno de la Nación, el 12 de junio del mismo año.

Su sede administrativa funcionó, en un principio, en la calle Florida, donde posteriormente el arquitecto Vilar construiría el Edificio del Banco Popular Argentino. El inmueble de la constructora fue diseñado por Julio Dormal. Dicha sede fue trasladada en 1930 a Bernardo de Irigoyen 330.

El primer directorio estuvo constituido por:

Presidente:	Sr. Samuel Hale Pearson
Vicepresidente:	Dr. Miguel Piñeiro Sorondo
Vocales:	Sr. Walter Bürhaus Sr. Gustavo Frederking Sr. P. C. Goedhart Sr. Pablo Habich Sr. Jacobo Kade Sr. Carlos Koelle Dr. Otto Riese
Directores Gerentes:	Sr. Juan M. Goedhart Dr. Roberto Hartmann
Subgerentes:	Sr. J. v. Brama Houckgeest Sr. Juan Köning
Síndico:	Dr. Carlos Meyer Pellegrini
Síndico Suplente:	Dr. Silvestre H. Blousson

Si bien la empresa inició sus actividades como sociedad anónima argentina en mayo de 1913, hacía ya siete años que sus fundadores se habían instalado en el país, llevando a cabo en poco tiempo una cantidad de grandes construcciones¹⁵ entre las que cabe destacar la Usina Eléctrica de Dock Sud (1907), perteneciente a la Compañía Argentina de Electricidad. Siguieron otras obras como el dragado de los canales en el Delta del Paraná, los depósitos fiscales en el Dique IV del Puerto de la Capital (1909) y el subterráneo de la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina entre Plaza de Mayo y Plaza Once de Septiembre (1911).

Entre las obras de carácter arquitectónico monumental se encuentra la Galería General Güemes (1912), primera tentativa de rascacielos en Buenos Aires. Numerosas obras de ingeniería tales como diez usinas, los subterráneos de Buenos Aires, obras portuarias, de saneamiento, silos, puentes, fábricas y frigoríficos, represas, diques, tomas de agua, obras ferroviarias y de vialidad.

¹⁵ *Memoria de la Empresa GEOPE: 1913-1938 - 25 años de labor en Argentina*, Talleres Gráficos de Caras y Caretas, Buenos Aires, 1938.

Entre las obras de arquitectura pública construyó en la Capital Federal el edificio de la Administración Central de Correos y Telégrafos (1915); la Escuela Carlos Pellegrini (1920); la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, en Las Heras 2214 (1921); el Obelisco en la Av. 9 de Julio y los garajes subterráneos de esa misma vía.

Entre las obras de arquitectura privada:

- Edificios comerciales: Confitería del Molino (1915); Edificio A. Bullrich & Cía. (1920), hoy Patio Bullrich; Edificio Lahusen & Cía. Ltda., de Paseo Colón y Moreno (1924); Edificio Volta, en Diagonal Norte y Esmeralda, para la Compañía Ibero Americana de Inmuebles y Créditos (1933).
- Escuelas y colegios particulares: Colegio Santa Rosa (1927), de Bartolomé Mitre 1639, para la Srta. María Enrico.
- Casas de renta: edificios Comega (1931), de Av. Alem esquina Corrientes; Safico (1932), en Corrientes 450/64; Estrugamou (1935), en Juncal 721; y Forestal Argentina (1937), en Av. Paseo Colón esquina Alsina.
- Asilos, hospitales y sanatorios: Asilo de Menores (1915), en Olivera (F.C.O.); la Maternidad del Hospital Rivadavia (1921); Sanatorio Otamendi y Miroli SA (1929), en la Azcuénaga 868.
- Bancos: Municipal de Préstamos sucursal Corrientes (1921), en Corrientes esquina Jean Jaures; The First National Bank of Boston (1923), en Diagonal Norte y Florida; Banco Alemán Transatlántico (1924), en Bartolomé Mitre y Reconquista; Banco Ernesto Tornquist & Cía. Ltda. (1925), en Bartolomé Mitre 551; y Banco Popular Argentino (1928), en Cangallo (hoy Juan D. Perón) esquina Florida.
- Hoteles y restaurantes, el ensanche del Plaza Hotel (1931)¹⁶.

Los vaivenes de la política internacional y nacional incidieron en el desarrollo de la compañía constructora. En 1947, a pesar de la neutralidad argentina mantenida hasta casi el final de la II Guerra Mundial, cuando se declaró la guerra a Alemania, las empresas consideradas “de propiedad enemiga” fueron estatizadas y puestas bajo la dependencia de la Dirección Nacional de Industrias del Estado (Dinie). En 1957 el Estado Nacional dispuso la privatización de estas empresas a través de remates públicos o de otros sistemas de transferencia, tales como la cesión a iniciativas de autogestión.

En el caso de Geopé, su venta fue completada durante la presidencia de Frondizi, y recomprada la marca en 1962¹⁷ por algunos de los antiguos propietarios y directores de la compañía. Sin embargo, Geopé nunca volvió a ser la gran constructora de la época progresista y liberal de la primera mitad del siglo XX.

¹⁶ *Memoria de la Empresa GEOPE: 1913-1938 - 25 años de labor en Argentina*, Talleres Gráficos de Caras y Caretas, Buenos Aires, 1938.

¹⁷ Expediente N.º204031/14476 de la Inspección General de Justicia.

Para finalizar

Originariamente el edificio Atlas/Alas fue proyectado con dos objetivos: renta de viviendas familiares, y de oficinas comerciales.

El golpe de Estado de 1955 interrumpió su construcción, y un año después el edificio fue transferido a la Secretaría de Aeronáutica, responsable de su terminación.

Una vez finalizada la construcción, se destinó como vivienda para el personal militar en tránsito de la Fuerza Aérea; concretando, así, el primer objetivo.

En cuanto al segundo propósito, se cumplió parcialmente ya que desde 1957 hasta 1978 los estudios de TV Canal 7 ocuparon el primer piso, entrepiso, planta baja y los dos subsuelos.

Además de ser una construcción única en su tipo, el Alas posee una belleza arquitectónica que distingue una época. Se encuentra dentro del ejido histórico de la ciudad, donde fue testigo mudo de los acontecimientos políticos de las últimas décadas.

Cabe destacar que el Edificio Alas forma parte del patrimonio de la Fuerza Aérea Argentina, institución que ha custodiado hasta nuestros días este legado del Patrimonio Nacional.

Y por último, y quizás lo más importante, es que ha dejado una marca de alto contenido social y afectivo, al ser el refugio de muchas familias argentinas provenientes de todo el país (familias aeronáuticas) que nacieron, vivieron y murieron dentro de sus muros:

«Ojalá que cuando se efectúe el balance de ésta o de cualquier otra época (o edificio exponente) de la arquitectura argentina, se la someta, antes de consagrarla o condenarla, a la prueba final de averiguar si ha contentado –o no– a quiénes la vivieron. Tal vez sea ese el único objetivo verdaderamente importante de una obra, el poder confundirse y perderse de sus rasgos distintivos para ganar la mejor distinción de convertirse en parte armónica del paisaje urbano. Porque si un hombre puede –más allá de la teoría– reconocerse en las paredes, en la forma, en el espacio de su casa, de sus monumentos, de su ciudad, con eso es suficiente»¹⁸.

Corroboran estas palabras el testimonio de cientos de familias aeronáuticas que en algún momento vivieron en el Alas, como así también el personal de mantenimiento, de maestranza y administrativos que prestó servicios en él. A todos ellos les ha dejado una marca indeleble que perdura a través de los años ■

¹⁸ Jorge Cavallo, Carlos Hilger, María de Isabel de Larrañaga, Alberto Petrina. "Período 7. Nacionalismo Popular (1943-1955). Las corrientes estilísticas. Análisis crítico del diseño arquitectónico en el período", *Documentos para una Historia de la Arquitectura Argentina*, ediciones Summa, Buenos Aires, 1978.

Bibliografía

- BRAUN, Clara y CACCIATORE, Julio (coords.). *Arquitectos europeos y Buenos Aires, 1860-1940*, Fundación Tiau, Buenos Aires, 1996.
- CAVALLO, Jorge; HILGER, Carlos; DE LARRAÑAGA, María de Isabel; PETRINA, Alberto. "Período 7. Nacionalismo Popular (1943-1955). Las corrientes estilísticas. Análisis crítico del diseño arquitectónico en el período", *Documentos para una historia de la Arquitectura Argentina*, Ediciones Summa, Buenos Aires, 1978.
- CRESTO, Juan José. *Breve Historia del Centro de Buenos Aires*, Cuadernos del Águila, Fundación Bank Boston, Buenos Aires, 1999.
- CUTOLO, Vicente. *Historia de los barrios de Buenos Aires*, Editorial Elche, Buenos Aires, 1996.
- JAIMES RESPIDE, Julio, *Paseos evocativos por el viejo Buenos Aires*, Editorial Peuser, Buenos Aires, 1936.
- JASCO, Adolfo. *Las Iglesias de Buenos Aires*, Itinerarium, Buenos Aires, 1988.
- GUTIÉRREZ, Ramón; NICOLINI, Alberto; ORTIZ, Federico; DE PAULA, Alberto. *Documentos para una historia de la Arquitectura Argentina*, Ediciones Summa, Buenos Aires, 1984.
- GUTIÉRREZ, Ramón (coord.). *Arquitectura Latinoamericana en el Siglo XX*, Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (Cedodal), Luneverg Editores, Buenos Aires, 1998.
- LIERNUR, Jorge Francisco. *Arquitectura en la Argentina del Siglo XX*, Fondo Nacional de las Artes, Buenos Aires, 2001.
- MARONI, Juan José. "Breve historia física de Buenos Aires", *Cuadernos de Buenos Aires* N.º 39, Buenos Aires, 1969.
- NOGUÉS, Germinal. *Buenos Aires, ciudad secreta*, Editorial Ruy Díaz - Sudamericana, Buenos Aires, 1994.
- ORTIZ, Federico; MONTERO, Juan; LEVAGGI, Abelardo. *La arquitectura del Liberalismo en Argentina*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, 1972.

Revistas

Revista de la Sociedad Central de Arquitectos
Revista de Arquitectura
Nuestra Arquitectura
Summa
El Arquitecto Constructor
Revista La Construcción

Organismos e instituciones consultadas

Archivo Aguas Argentinas
Archivo Diario Clarín

Archivo de la Inspección General de Justicia
Archivo General de la Nación
Archivo Fotográfico del Correo Central
Archivo Fotográfico del Museo de la Ciudad (CABA)
Archivo Registro de la Propiedad Inmueble de la Capital Federal
Área de Protección Histórica del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
Biblioteca del Ministerio del Interior
Biblioteca de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo (UBA)
Biblioteca de la Facultad de Ingeniería (UBA)
Biblioteca Diario La Prensa
Cámara Argentina de la Construcción
Cámara del Cemento Portland
Cámara de Empresas Viales
Centro de Investigaciones de la Arquitectura Pública (Cediap)
Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana (Cedodal)
Centro de Arquitectos
Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo
Consejo Profesional de Ingenieros
Dirección Nacional de Arquitectura
Dirección Nacional de Patrimonio
Facultad de Arquitectura, Instituto de Arte Hispanoamericano
Facultad de Ingeniería (Cátedra de Hormigón)
Museo de la Ciudad (CABA)
Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (Onabe)
Registro Nacional de la Propiedad Inmueble

Arquitectos e ingenieros consultados*

Arq. ALVAREZ, Mario Roberto (Estudio Mario Roberto Álvarez & Asociados)
Arq. BRANDARIZ, Gustavo (Secretaría de la Sociedad Científica Argentina)
Arq. BOSELLI, Alberto (Experto en Arquitectura de Buenos Aires)
Arq. GUTIÉRREZ, Ramón (Director del Cedodal)
Arq. LORIA, Beatriz (Máster en Cultura Nacional)
Ing. MANZELLI, Aníbal (Titular de la Cátedra de Hormigón de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires)
Arq. PETRINA, Alberto (Coordinador del Inventario del Patrimonio Urbano)
Arq. POTENZE, Pablo (Experto en arquitectura pública peronista)
Arq. REPETTO, Juan Martín (Director Nacional de Patrimonio)

* Entre los años 2000 y 2002. Los cargos corresponden a esas fechas.

En el Bicentenario de la Declaración de la Independencia,
la Fuerza Aérea Argentina convoca al

IV Congreso Internacional de Historia Aeronáutica Militar Argentina

**CONTRIBUCIÓN DEL
PODER AÉREO
AL DESARROLLO
NACIONAL (1920-1990)**

Buenos Aires, del 5 al 7 de septiembre de 2016

Sede Central del Círculo de Oficiales de la FAA
Av. Córdoba 731 - CABA

**Secretaría del Congreso
Dirección de Estudios Históricos**



**Solicitar bases: (011) 4514 - 4269
estudios_historicos_sg@faa.mil.ar**

