

COLECCIÓN
RESERVADA

LA
AERONÁUTICA
NACIONAL
AL
SERVICIO
DEL
PAÍS



LA AERONÁUTICA NACIONAL AL SERVICIO DEL PAÍS



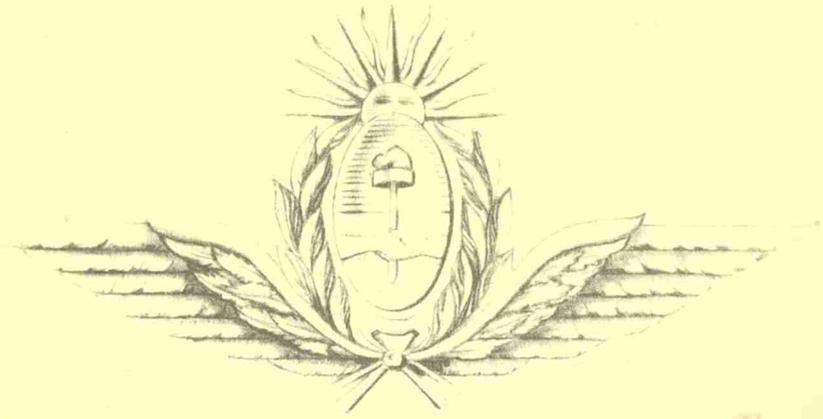
MCMXLVIII
REPÚBLICA ARGENTINA
SECRETARÍA DE AERONÁUTICA DE LA NACIÓN

41412

Facultad de Ingeniería-UNLP
Biblioteca Julio Casticeiras

629.7(82)
Arg
41412

41412



LA AERONÁUTICA
NACIONAL
AL SERVICIO
DEL
PAÍS



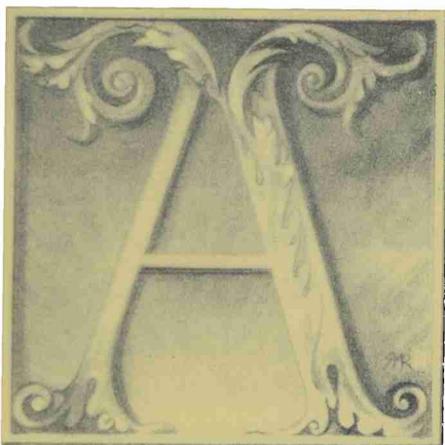
SECRETARÍA DE AERONÁUTICA DE LA NACIÓN

REPÚBLICA ARGENTINA

MCMXLVIII

LA AERONÁUTICA
EN MARCHA

PALABRAS PREVIAS



ERONÁUTICA al servicio del país. Alas argentinas, recorriendo soberanas la extensión total del cielo patrio, para progreso y defensa del pueblo argentino, era ideal por realizar cuando se creó la Secretaría de Aeronáutica el 4 de enero de 1945. Desde entonces hemos pedido a nuestros compatriotas su apoyo moral y material para cumplirlo. Nos lo dieron ampliamente. Venimos a decirle ahora qué hemos hecho con sus bienes, con qué criterio lo hicimos, en qué medida hemos realizado aquel ideal. Progreso y defensa son palabras de hondo sentido espiritual y material. Para los argentinos, más espiritual que material. Por eso aquellos fines no entran tan sólo en la categoría del deseo, ni en la de una firme decisión de alcanzar un bien cualquiera. Es un ideal. Es una aspiración de contenido ético que trasunta la firme voluntad de ser dueño de sí mismo, de serlo con la amplitud y hondura de los pueblos que saben sentirse soberanos, de fomentar el cultivo de la ciencia, desarrollar las industrias de su suelo, ennoblecer el trabajo de sus hombres, y con él, contribuir a crear el tipo del argentino sano, fuerte, alegre, optimista, noble, orgulloso de sentirse argentino, con paz en el corazón, sin envidias

en el alma, feliz de lo suyo, respetuoso de lo ajeno, hermano de sus hermanos de América y del mundo. ¶ ¿Cómo realizarlo? Dos campos de actividad se dibujaban: el interno y el internacional. En el interno, problemas del medio ambiente y del hombre. Dentro de aquél, consideraciones de orden económico, geográficas o demográficas. En el otro, principios de orden, justicia e igualdad. El cuadro estaba trazado. Debíamos tratar de realizar lo previsto, vivirlo en nosotros, hacerlo querer de los demás. ¶ Los tiempos que corren no se muestran siempre propicios a la defensa de un ideal. Si éstos tuvieran la primacía y lograran el respeto de todos, la soberanía de los Estados, su derecho a vivir como entidades del orden internacional, estaría fundada en las diferencias geográficas y en las necesidades variables de la vida humana, imposibles de satisfacer bajo un patrón o molde único, y no sobre sus potenciales económicos. La independencia política es una verdad y una necesidad. La autarquía económica debiera ceder el paso a una razonable y ordenada interdependencia entre los pueblos que permitiera el progreso material de todos, dentro de un concepto de unidad más amplia, continental primero, humano después. Mas hoy es necesario afirmar lo político sobre lo económico, por la misma razón de que lo económico prima sobre lo político, el desarrollo y acumulación de las riquezas, sobre la vida y bienestar de los pueblos. Felizmente en nosotros no se ha cumplido una inversión tal de valores que haya hecho cambiar el temple del alma argentina. Hemos preferido, llegado el momento, vivir libres con menos, que sojuzgados con promesas de más. Esta decisión, noblemente tomada, fortificó nuestro organismo económico en la misma medida en que se creyó debilitado. Sirvió de estímulo para movilizar nuestras riquezas materiales que yacían dormidas en las entrañas de nuestro suelo, por la misma facilidad con que adquiríamos las producidas por otros. Se agudizó el ingenio de nuestros técnicos para suplir lo que nos faltaba, y de aquella voluntad y esta relativa pobreza, surgió la actual potencialidad argentina. Hoy somos más soberanos que antes, porque lo somos política y económicamente. ¶ Esas riquezas naturales y los productos que debiera utilizar nuestra industria, se hallan repartidos por toda la extensión del territorio nacional, y significa, a la vez, la existencia de núcleos humanos que debían ser vinculados cada vez más estrecha y rápidamente, para provecho de todos. Tender vías de comunicación aérea entre regiones de nuestro país que hasta ayer permanecían prácticamente aisladas entre sí, facilitando el desarrollo integral de la nación; completar unas riquezas naturales con otras, haciendo que un pueblo pueda gozar de lo que otro produce; acelerar la circulación de los productos, que es como duplicar su existencia; evitar la con-

centración de la riqueza en una zona, con su secuela de inconvenientes políticos y sociales; favorecer la creación de zonas industriales cada vez más cerca de la montaña o lugares de producción de la materia prima, a fin de dar vida a muchos pueblos y disminuir el costo de producción en la industria nacional; crear la posibilidad de vincular directamente esos centros industriales del interior del país con los de producción o consumo del exterior, corrigiendo así la inferioridad económica en que hasta ayer se encontraban; llevar esa vida a lo largo de todas las fronteras del país, facilitando sus conexiones directas y rápidas con cualquiera de los centros poblados de la República; posibilitar que las ciudades de una provincia puedan tener fácil contacto con su capital; vigorizar la individualidad política que es cada provincia, a fin de que sea cada vez más efectiva la vida federal en nuestro territorio, facilitando el entendimiento de las provincias entre sí, como lo quiso nuestra Constitución. En una palabra, hacer vivir la vida federal robusteciendo todos los miembros del pueblo argentino, en un desarrollo armónico y total, solidario, estrechamente unido, formando unidad, han sido los criterios de política aeronáutica con que fué trazado el Plan de Zonas y Rutas por donde circulan regularmente nuestros aviones. ¶ Si la independencia económica del país ha sido buscada a través de su desarrollo integral, haciendo que los elementos aeronáuticos complementen la acción de los otros medios de transporte, en el orden internacional nuestra actividad ha sido concorde con los principios enunciados más arriba. La Flota Aérea Mercante Argentina está destinada a llevar los colores y el prestigio argentinos a los cielos de nuestros países hermanos de América y a los de otros continentes. En su fuerza expansiva de lo interior a lo exterior, hemos procurado, al par que el respeto de nuestros derechos, no lesionar el que legítimamente pueden invocar los otros pueblos de la tierra. Somos partidarios del imperio del derecho en el mundo, y a sus dictados acomodamos nuestros actos. Nuestra voz se ha levantado en las asambleas internacionales en defensa del orden, la justicia y la igualdad. Estos tres elementos engendran la paz que el mundo tanto anhela, no sólo en lo político sino también en lo económico. La paz, que es tranquilidad en el orden, fruto de la justicia. Justicia que da a cada uno lo que es suyo, dentro de la igualdad. ¶ Esos mismos principios han sido tenidos en cuenta al dictar las normas reguladoras del aporte humano a la obra de la aviación nacional. El hombre es el capital por excelencia, que es necesario formar y conservar. De nada vale la existencia de riquezas naturales en las entrañas de la tierra, si falta en el hombre la aptitud para extraerlas y aprovecharlas. Este aprovechamiento, en lo que a la aviación se refiere, ha sido buscado mediante la elevación del nivel técnico-social

del trabajador argentino, ya sea dirigente, empleado u obrero. La mayor capacitación intelectual de cada uno de ellos, enviando los mejores al extranjero, a fin de obtener un mayor rendimiento en su trabajo; cursos para la formación de pilotos, mecánicos, radiotelegrafistas, navegadores, inspectores, despachantes; actividades deportivas y de turismo; aviación de transporte comercial; encauzamiento de la fuerza y entusiasmos juveniles, como solución para el problema del aprendizaje, de tan amplia trascendencia económica y social; servicios sanitarios y de aprovisionamiento baratos, por medio de mutualidades que benefician a todos los empleados de la Secretaría de Aeronáutica; vivienda sana y alegre para el personal de Aeronáutica, llena de sol y florida, que consolide la vida de familia y haga agradable el vivir honesto y laborioso; y por fin, armonía entre las clases y hermandad en el trabajo, al participar todos, capitalistas, técnicos, empleados y obreros estables, en los excedentes de los rendimientos económicos de las Sociedades Mixtas de Aeronavegación, encargadas con preferencias pero sin monopolios, de los servicios regulares en toda la extensión de nuestro territorio. ¶ Participando en esa tarea y gozando de esos mismos beneficios, está la Fuerza Aérea Argentina al servicio de la Nación. Fuerza que es custodia de la soberanía patria, tutela de su paz interior, muestra de nuestro temple, compañera y amiga de sus hermanas de América. Ella también ha estado al servicio civil de nuestro pueblo por medio de las Líneas Aéreas del Estado, que, con sacrificio y pericia que algún día contará la historia, ha contribuído grandemente a crear la conciencia aeronáutica argentina y llevar el aliento de sus alas hasta los rincones más apartados de nuestro suelo. A ella, el justiciero homenaje que le corresponde. ¶ Este libro, en cuyas páginas se han reunido estadísticas gráficas, fotografías seleccionadas y alegorías simbólicas de las actividades aeronáuticas, no es memoria. Es tan sólo una muestra de algo que se ha hecho, dentro de lo mucho que faltaba por hacer. Sólo aspira a ser una prueba de que nuestros afanes han sido puestos, en todo momento, al servicio del pueblo argentino.

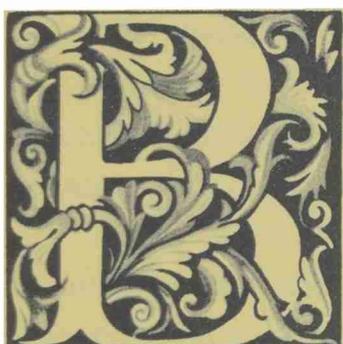
Buenos Aires, 4 de enero de 1948.



Brigadier General BARTOLOMÉ DE LA COLINA
Secretario de Aeronáutica de la Nación.

EL PASADO





REVE pero fecunda, la historia de la Aeronáutica Argentina señala un brillante proceso evolutivo; sus páginas reflejan la gloria de mártires y héroes cuya voluntad inquebrantable se impuso, en lucha desigual, con elementos impropios e inadecuados y en medio de general incomprensión. Ya en los albores de la aviación, nuestro país participó, con el resto del mundo, de las emociones en los primeros triunfos, ocupando muchas veces puestos de privilegio en la conquista del aire, que abría al hombre un nuevo campo de inquietudes.

Con verdadera emoción nos asomamos al pasado y vemos esas figuras cuyo recuerdo ha quedado indeleble en nuestra memoria y para quienes hay un lugar en cada corazón argentino. Ellos, los precursores de la Aviación Nacional, que conquistaran títulos de gloria para nuestra Patria, aparecen recortados en los resplandores de sus propias hazañas y se agigantan y proyectan sobre el presente y futuro de la Aeronáutica Argentina, que fundaran.

¡Ahí está Newbery, que en 1914 batía el record mundial de altura con 6.225 metros! ¡Teodoro Fels, que en 1912 conquista el título máximo de vuelo sobre agua al cruzar el río de la Plata! Más tarde, en 1916, Zuloaga y Bradley

“El Pampero”, listo para una de sus ascensiones desde la Sportiva, en Palermo



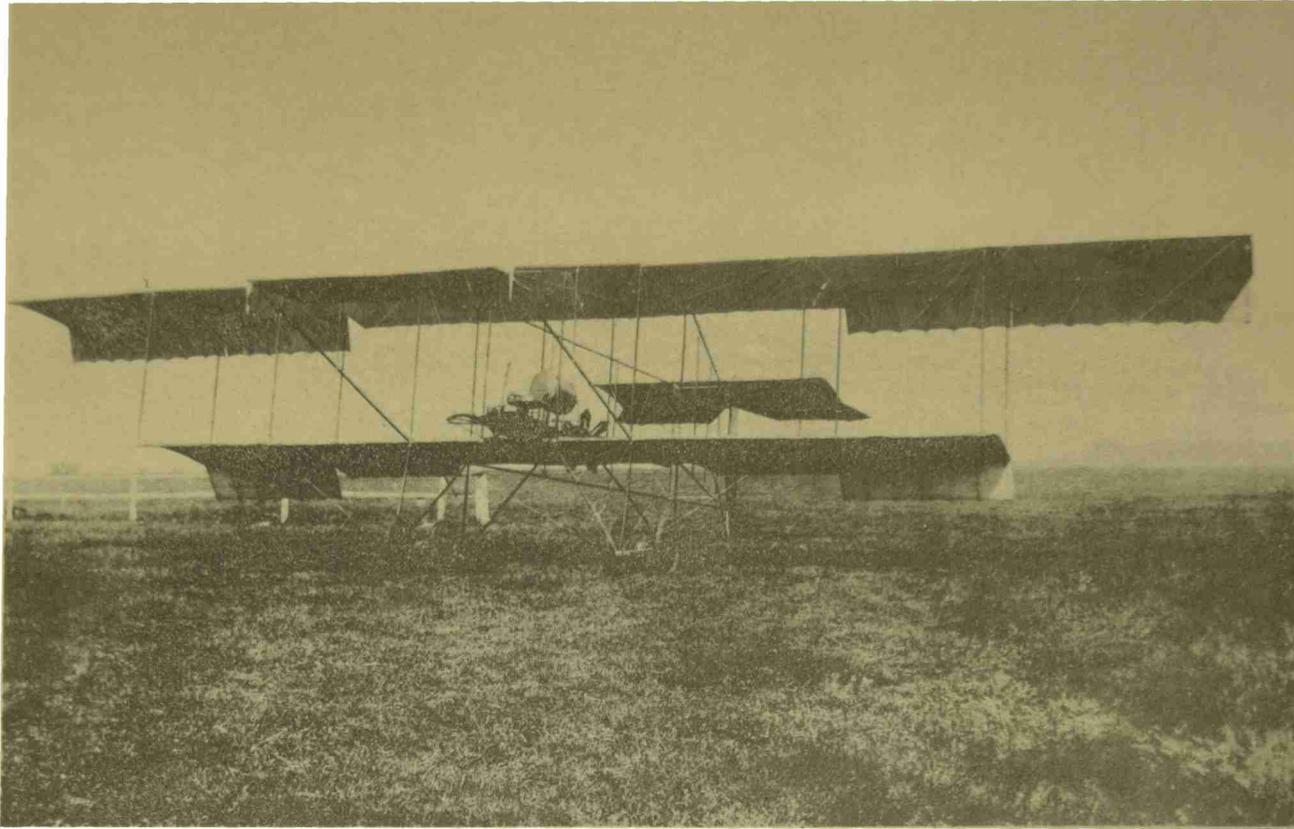
superaban las testas colosales de los Andes, repitiendo la prueba Candelaria en 1918 y Parodi y Zanni en 1920, hazañas que apasionaron al país.

Tan largo como grato sería mencionar en estas líneas, los nombres de los que consagraron sus vidas a la aviación y pagaron con ellas su tributo al culto que hicieran del aire como fuente de provecho humano.

El Palomar, tan estrechamente vinculado a la Aeronáutica Nacional, fué el escenario de las primeras actividades aeronáuticas y el primer nido de cóndores, donde un grupo de civiles y militares, con más corazón y coraje que elementos, realizaron proezas que asombraron al mundo y permitieron que la Argentina ocupara, ya entonces, un lugar destacado en la aviación mundial.

Estas inquietudes poco a poco llegaron a interesar a las autoridades constituidas, hasta que el 10 de agosto de 1912 el Poder Ejecutivo, por Decreto suscripto por el entonces Presidente de la Nación, Doctor Roque Sáenz Peña, y por el Ministro de Guerra, General Gregorio Vélez, creaba la Escuela de Aviación Militar, que mereció el unánime aplauso popular, siendo así la primera manifestación aeronáutica de carácter oficial que se materializaba en el país.

Fué éste el primer fruto y puede decirse el primer paso definitivo, hacia la Gran Aeronáutica a cuyo surgimiento asiste la Nación.



Avión "Farman", de los primeros con que contó la Escuela de Aviación

El primer cuerpo de profesores estuvo integrado por los hombres que en el campo de El Palomar despertaron y fomentaron las primeras inquietudes: Marcel Paillette, Teniente 1º Raúl Goubat, ingenieros Mascías, Duclout, Jorge Newbery, Irmscher, Anasagasti, Davis, Bradley, Schulz y el Teniente Agneta. ¡Nombres que hicieron gloriosa toda una época y están impresos en la portada de la Historia de la Aviación Argentina! Hoy se los recuerda con cariño.

De esa misma pasta fueron los alumnos que ingresaron a la Escuela y que más tarde debían ser los profesores y directores de la misma.

Los tres primeros oficiales diplomados aviadores militares fueron el Teniente 1º Raúl E. Goubat, el Teniente Manuel Félix Origone y el Teniente Alfredo S. Agneta. Obtenían asimismo el título de piloto de globo libre, el mencionado Teniente 1º Goubat, el Teniente Aníbal Brihuega y el Suboficial Francisco S. Sánchez.

En la dirección de la Escuela se sucedieron hombres, que ya entonces demostraron tener lo que más tarde se llamaría "conciencia aeronáutica" El primero que tuvo a su cargo la difícil misión directriz, fué el Teniente Coronel Arenales Uriburu. Este Instituto contó, desde el momento inicial, con la simpatía del pueblo. Tanto así es, que sus aviones fueron donados por instituciones particulares y empresas comerciales, deseosas de contribuir a su progreso.

En Villa Lugano, un grupo de algunos propulsores rodea un avión de la época



Los grandes ideales siempre hicieron mártires y la Aviación Argentina los tuvo ya en sus comienzos ; sus nombres son sinónimos de gloria.

¡Teniente Félix Origone! El primero, al que habían de seguir otros muchos, que dieron a su Patria y a su vocación todo lo más que podían darle, que fué su propia vida entregada por un ideal noble.

En 1914, la nueva arma participaba en maniobras militares, que ese año se realizaron en la provincia de Entre Ríos. En dichas maniobras se emplearon cuatro aviones, que desplegaron intensa actividad colaborando eficazmente con el Comando a cuyas órdenes estaban subordinados.

Ya entonces, aquel nido de cóndores del campo de El Palomar había llamado la atención y alcanzado gran prestigio, y la fama de sus profesores y aventajados alumnos sobrepasado las fronteras. Las puertas de la Escuela de Aviación se abrieron a oficiales extranjeros, figurando entre sus alumnos, militares uruguayos, peruanos y paraguayos, que siguieron los cursos.

La visita que hiciera a nuestro país, por ese tiempo, la misión aeronáutica italiana, a la que le siguió otra similar francesa, influyó notablemente en el pueblo, y estimuló en gran manera la práctica de la aviación, aumentando el interés hacia esa actividad tan nueva en el mundo.



Uno de los alumnos en su "Caudron" de entonces, es empujado al lugar de despegue

Entre nosotros, de regreso de su participación en la Primera Guerra Mundial, el Capitán Vicente Almandos Almonacid –el primero en volar de noche– cruza los Andes en prodigiosa hazaña de navegación nocturna.

La Aeronáutica Militar comenzó a estructurarse en forma orgánica en 1920, al ser creada la Inspección del Servicio Aeronáutico del Ejército, que se confió al Coronel Enrique Mosconi, mientras se hacía cargo de la Dirección de la Escuela el Mayor Jorge B. Crespo; y sigue la marcha.

En el año 1922 se introdujo una considerable novedad en su organización, disponiéndose por decreto la disolución de la Escuela y creándose en su reemplazo el Grupo N° 1 de Aviación. Esta unidad estaba integrada por su Plana Mayor, Escuadrillas de Caza, Observación y Bombardeo, Sección Aerofotográfica, Parque Aeronáutico y Sección Entrenamiento.

La Argentina no perdía detalle del progreso que experimentaba la Aviación Mundial y, en ese mismo año, inauguró su Gabinete Psicofisiológico para determinar y seleccionar la capacidad del futuro personal navegante, de acuerdo a normas esencialmente científicas de la naciente Medicina Aeronáutica.

Organizada la Aviación Militar, bajo la dirección del Servicio Aeronáutico, el 26 de enero de 1925 se dispuso nuevamente la reconstitución de la Escuela de

Aviación Militar. Eso lo exigía el desarrollo alcanzado por la Aeronáutica, ya que la independencia entre las unidades tácticas y los centros de instrucción del personal navegante, técnico y profesional, beneficiarían a la misma.

Mucho se había hecho y se estaba haciendo en el país en materia de Aeronáutica. Sólo faltaba la fábrica de aviones y la fábrica llegó a tiempo preciso.

A 16 años, nada más, de los primeros vuelos efectuados en el país, ya contaba la Aeronáutica Nacional con su Fábrica de Aviones. El 19 de noviembre de 1926 se puso la primera piedra y el 10 de octubre de 1927 se inauguró, para abocarse de inmediato a su misión específica: construir aviones y motores, base de la industria.

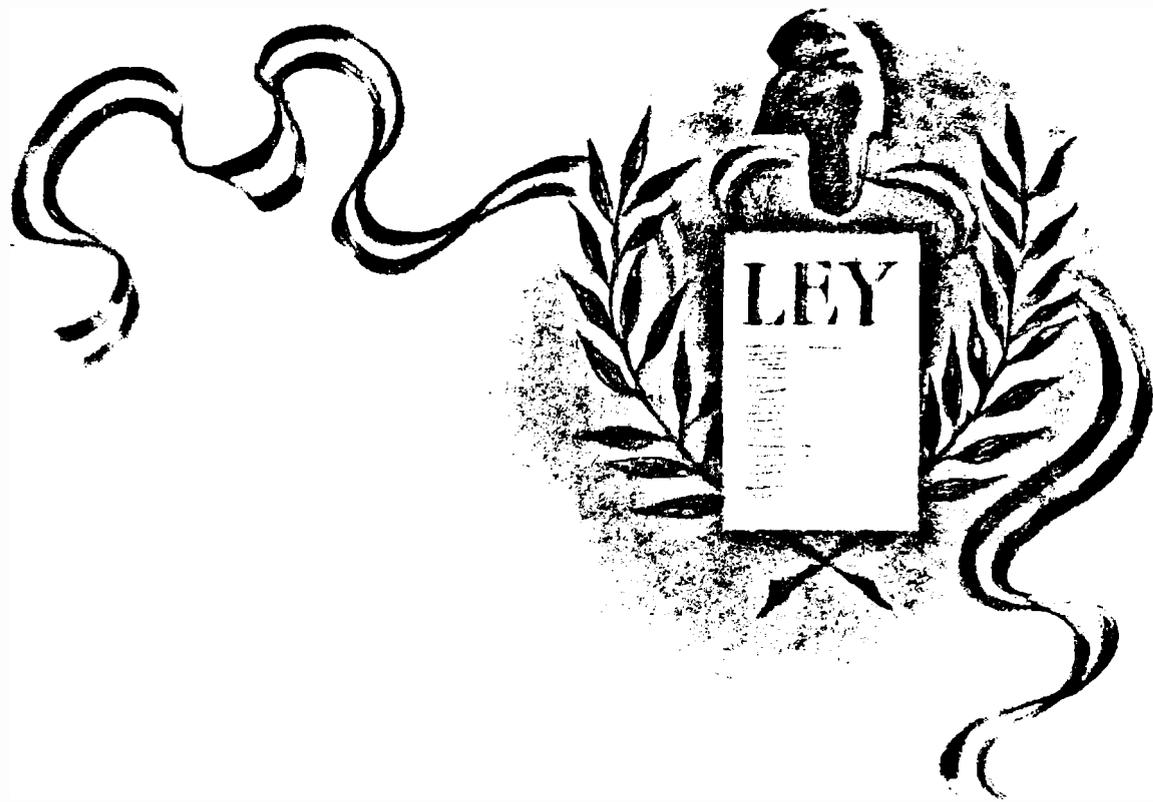
Desde entonces hasta el presente, larga y fecunda es la trayectoria recorrida por la Aeronáutica en la República, siempre avanzando en pos de la suprema perfección, transformándose en lo orgánico y en lo funcional para adaptarse a las necesidades de la Nación y a las exigencias de cada época. Ese progreso y la magnitud del esfuerzo realizado para alcanzar la pujanza de la hora presente, son los testimonios que más fehacientemente confirman la visión que del futuro tuvieron los precursores, al entregar lo mejor de sí mismos, sus afanes y desvelos por un ideal que es el de todo argentino "labrar la grandeza de la Patria", a cuyo servicio está.

Así se hizo la Aviación Nacional a fuerza de coraje y corazón, y aquel nido de cóndores, donde civiles y militares, unidos por un mismo ideal, forjaron la naciente "conciencia aeronáutica", vió salir un día las "alas misioneras" que cubrieron las regiones más apartadas del país, llevando progreso y bienestar y dejando atrás *el pasado*.



ESTRUCTURA ORGÁNICA





A creación de la Secretaría fué precedida por varios actos de gobierno, que sirvieron para cimentar orgánicamente la Aeronáutica Nacional, en marcha hacia su destino. Desde el mes de julio de 1943 hasta febrero de 1944, fueron adoptadas diversas medidas encaminadas a lograr un objetivo definido: la progresiva centralización de los organismos que, interviniendo directamente en la actividad aérea del país, estaban sometidos a diferentes jurisdicciones. Como consecuencia de esa acción gubernativa, el ex Comando de Aviación de Ejército recuperó la ex Dirección del Material Aeronáutico del Ejército —repartición que ya tenía bajo su dependencia a la ex Fábrica Militar de Aviones— y la Dirección General de Aeronáutica Civil, reunidas a órdenes del Comando en Jefe de Aeronáutica.

Todas estas medidas sirvieron para poner de manifiesto, ratificándola los hechos, la necesidad de acordar a la Aeronáutica Nacional organización autónoma, con una estructuración de la más alta jerarquía político-administrativa, para permitirle desarrollar con la mayor eficacia las misiones que, atendiendo a las experiencias del último conflicto bélico mundial, corresponden cumplir al Estado, tanto en el orden civil como en lo vinculado con la defensa nacional.

El 4 de enero de 1945 el Poder Ejecutivo decretó, con el N° 288-45, en Acuerdo General de Ministros, la creación de la Secretaría de Aeronáutica, para reunir bajo una dirección única el gobierno y administración de toda la actividad aérea de la Nación, hasta entonces dispersa en varias dependencias.

Este decreto, convertido en Ley con el N° 12.911, por el Honorable Congreso de la Nación, fué suscripto por el Excmo. señor Presidente de la Nación, General de División D. Edelmiro J. Farrell, refrendándolo los siguientes Ministros: Juan Perón, César Ameghino, Orlando L. Peluffo, Rómulo Etcheverry Boneo, Alberto Teisaire y Juan Pistarini.

La parte dispositiva del mismo decreto expresaba la firme voluntad de estructurar una Aeronáutica de fisonomía integral. *

A su vez, el Decreto de creación de la Secretaría de Aeronáutica determinaba en sus considerandos la médula de tan importante iniciativa. **

* ARTICULO 1.º — Créase la Secretaría de Aeronáutica que dependerá del Presidente de la Nación. A los efectos del artículo 87 de la Constitución, los decretos de esta Secretaría serán refrendados por el Ministro de Guerra.

ARTICULO 2.º — La citada Secretaría estará a cargo de un Secretario de Aeronáutica, que tendrá la categoría de Ministro de Estado y será integrada por la Aeronáutica Militar y los organismos, direcciones generales y demás dependencias militares y civiles que constituyen el actual Comando en Jefe de Aeronáutica, el que cesa en sus funciones como tal.

ARTICULO 3.º — Se transferirán a la Secretaría de Aeronáutica los bienes, materiales, fondos y créditos de toda naturaleza que tengan finalidad aeronáutica, debiendo incorporarse para lo sucesivo en el presupuesto general de la Nación un nuevo anexo bajo el rubro "Secretaría de Aeronáutica"

ARTICULO 4.º — Corresponde al despacho del Secretario de Aeronáutica, todos los actos que se refieren al ejercicio de los poderes de Guerra del Presidente de la República como Comandante de las Fuerzas Aéreas y el gobierno, dirección y administración de todas las actividades y asuntos aeronáuticos de la Nación sobre cuyo territorio y espacio aéreo ejerce exclusiva jurisdicción desde dicho punto de vista, con excepción de los concernientes a la aviación dependiente de la Marina de Guerra.

ARTICULO 5.º — La Secretaría de Aeronáutica procederá a elevar al Poder Ejecutivo dentro del término de treinta días el Reglamento Orgánico necesario para el ejercicio de sus funciones en el que se establecerá la dependencia de los organismos a su cargo.

ARTICULO 6.º — A partir del ejercicio de 1945, la Secretaría de Aeronáutica confeccionará su propio presupuesto.

ARTICULO 7.º — Quedan derogadas todas las disposiciones, decretos, etc., que se opongan a lo que establece el presente decreto.

ARTICULO 8.º — Dése cuenta oportunamente al Honorable Congreso de la Nación.

** "Que la importancia de la Fuerza Aérea como elemento fundamental para el logro del éxito en las operaciones de guerra ha quedado evidenciado en el actual conflicto bélico.

"Que por su parte el avión asume cada día un papel más preponderante como medio de transporte, calificándose así como un nuevo factor extraordinario de progreso y de vinculación entre los hombres y las naciones;

"Que uno y otro aspecto de la aviación, originan a su vez industrias especializadas o determinan orientaciones particulares a la industria general que es necesario atender si es que se desea una producción aeronáutica propia, única forma de dar base cierta a la industria aeronáutica argentina;

"Que asimismo es necesario impartir y facilitar la instrucción práctica del vuelo a la población civil y crear, mantener y fiscalizar la infraestructura para que el vuelo pueda efectuarse con la intensidad y seguridad propia de su adelanto técnico;

Transcurridos cuatro meses desde la creación de la Secretaría de Aeronáutica, el 27 de abril de 1945 se fijó la Política Aérea del Estado, por Decreto que convertido en Ley de la Nación N° 12.911, constituye la carta fundamental de la política aérea argentina y cuyos lineamientos han servido para encuadrar, orgánicamente, toda la acción del gobierno seguida hasta el presente y a desarrollar en el futuro. La medida no pudo ser más trascendental.

Este mismo decreto, dictado en Acuerdo General de Ministros y registrado con el N° 9358-45, es el pilar maestro en torno del cual ha sido posible concretar la magnífica realidad que hoy ofrece la Aeronáutica Nacional, en constante superación, sin prisa y sin pausa, rectificando errores sobre la marcha. *

“Que los aspectos señalados se relacionan entre sí, tanto en las misiones de guerra de la aviación como su permanente influencia en la vida del país, creando un conjunto de actividades y problemas de importancia tal, que sólo un organismo de la más alta jerarquía políticoadministrativa podrá atenderlos con eficacia;

“Que en ese sentido este Gobierno desde la primera hora se ha preocupado intensamente en la integración de la Aeronáutica Argentina, disponiendo sucesivas medidas tanto en el orden civil como militar, las que han culminado con el Decreto-Ley Orgánica del Personal de la Aeronáutica Militar, que permiten en esta oportunidad atribuir su gobierno, dirección y mando a un organismo con categoría de Secretaría de Estado”

* ARTÍCULO 1.º — Adóptase como política del Estado en materia de aeronavegación y problemas afines, el conjunto de normas que figuran en el presente decreto. Ellas determinan la línea substancial de conducta que seguirá el gobierno de la Nación en materia aérea, sin perjuicio de amoldar sus principios a la evolución que la aviación experimente tanto en el orden mundial como nacional y de proceder a su paulatina aplicación según lo permitan las circunstancias, en procura de una aviación nacional de capacidad siempre creciente en todos sus aspectos.

ARTÍCULO 2.º — La Nación ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo existente sobre su territorio y aguas territoriales adyacentes al mismo.

ARTÍCULO 3.º — Declárase materia de legislación exclusivamente nacional todo lo concerniente a la navegación aérea internacional e interprovincial.

ARTÍCULO 4.º — La Aeronáutica Comercial y Deportiva, así como toda otra actividad aérea Civil, se desenvolverá en el país bajo un régimen de amplio apoyo y fiscalización del Estado, por intermedio de la Secretaría de Aeronáutica, la cual orientará y fomentará con tal fin la iniciativa privada nacional.

ARTÍCULO 5.º — Las líneas de transporte interno (de cabotaje), así como toda otra actividad aérea remunerada que se ejecute enteramente en territorio argentino, serán realizadas, con preferencia, directamente por el Estado o por medio de empresas mixtas organizadas conforme al régimen legal de la Ley N.º 12.161, y ateniéndose a lo establecido en el artículo 8.º de la Ley N.º 12.709, en cuanto es aplicable a empresas aéreas.

A tales fines, se autoriza a la Secretaría de Aeronáutica a constituir, ad referendum del Poder Ejecutivo, dichas sociedades mixtas, cuidando especialmente de establecer en sus estatutos la condición de argentinos nativos de sus socios, el carácter nominativo de las acciones y el domicilio dentro de las sedes sociales.

ARTÍCULO 6.º — Las líneas de transporte internas que extiendan sus servicios a los demás países vecinos, serán objeto de un fomento especial por parte del Estado.

En caso necesario se otorgará a los referidos países la concesión de reciprocidad, siempre que sus aviones pertenezcan a empresas realmente nacionales y efectúen su recorrido de acuerdo con las disposiciones del artículo siguiente.

ARTÍCULO 7.º — Las líneas de transporte internacionales, así como toda aeronave de cualquier matrícula o bandera, podrán entrar libremente al país o salir de él con tal de hacerlo:

- a) Tanto a la llegada como a la salida, por un aeropuerto de frontera;
- b) Durante su recorrido a través del país, navegar por rutas especialmente fijadas por el Estado a tal fin;

Hasta entonces no ejercía el Estado el necesario contralor de la aeronavegación sobre su territorio, y las empresas argentinas debían presentarse en situaciones desfavorables de competencia, frente a compañías de países poderosos, muy adelantados en la materia y con fuerte respaldo económico e industrial, lo que las colocaba a éstas en ventaja.

La exposición de motivos determinantes de tal declaración de Política Aérea del Estado, da una noción general de los fundamentos que llevaron al Poder Ejecutivo Nacional a fijar el rumbo a seguir en la Aeronáutica, en lo nacional y en el concierto mundial, tanto en lo privado como en lo fiscal. *

c) Sin realizar cabotaje ni invadir esferas de acción de empresas aéreas argentinas;

d) De acuerdo con la reglamentación en detalle que se establezca al efecto.

Las condiciones anteriores presuponen la reciprocidad del país de origen de las aeronaves.

ARTICULO 8.º — La Infraestructura será totalmente de pertenencia del Estado. Tanto los aeródromos de diversas categorías como los servicios de protección del vuelo (meteorología y comunicaciones) serán organizados en forma de permitir a la Nación el ejercicio de un control permanente y severo de toda la navegación que se realice en su espacio aéreo, en forma similar a la navegación de sus aguas territoriales.

ARTICULO 9.º — El Estado fomentará la participación de sus ciudadanos en las actividades vinculadas con la aviación y procurará la formación de una conciencia aérea nacional.

El deporte, ya sea en planeadores o con motor, el aeromodelismo y la enseñanza y propaganda de la aeronáutica serán difundidos y subvencionados ampliamente por el Estado para lograr los fines expresados más arriba.

En las líneas de transporte internas, el personal será totalmente argentino; en las internacionales, en la medida que los convenios lo establezcan.

ARTICULO 10. — El Estado dedicará recursos propios y favorecerá y encauzará las actividades privadas para lograr la formación de una industria aeronáutica nacional.

ARTICULO 11. — El Poder Ejecutivo propugnará la sanción legislativa de los principios contenidos en este decreto y de la legislación especial aeronáutica y la participación de la República en los Congresos sobre la materia, en miras de su consagración internacional.

ARTICULO 12. — La Secretaría de Aeronáutica propondrá al Poder Ejecutivo, periódicamente, las modificaciones necesarias para amoldar las previsiones contenidas en este decreto a la evolución y nuevas necesidades surgidas en lo material. Fdo.: FARRELL. — Juan Perón; Alberto Teissaire; Julio A. Cecchi; César Ameghino; Amaro Avalos; Juan Pistarini y Bartolomé de la Colina.

* “Que es de imprescindible necesidad definir la política futura que ha de seguir el Estado en materia de aeronavegación;

“Que la misma debe contemplar tanto los altos intereses de la Nación en su espacio aéreo como también propender al desarrollo intensivo de las comunicaciones con las naciones americanas y el resto de los países del mundo, en miras de hacer efectivos los propósitos de solidaridad continental que caracteriza la política internacional de la República Argentina, refirmada por decisiones recientes;

“Que la carencia de una legislación adecuada hace aún más necesario la fijación de puntos de vista básicos que orienten la que posteriormente ha de sancionarse, que atiendan el establecimiento de líneas nacionales e internacionales y que mantengan la unidad de criterio de las representaciones argentinas y convenciones internacionales;

“Que con lo antes expresado se favorecerá un intenso desarrollo aeronáutico que gravitará favorablemente en las actividades económicas, sociales y políticas del país y significará una real contribución a la defensa nacional y continental”

Igualmente, la constitución inicial de la Flota Aérea Mercante Argentina (F.A.M.A.) como organismo ejecutivo de la política aérea internacional del país, marcó una etapa decisiva en el proceso orgánico de la Aeronáutica Nacional.

El Decreto de fecha 31 de diciembre de 1945, convertido posteriormente en Ley de la Nación, dió origen a la presencia de las alas argentinas en las grandes rutas aéreas del mundo, como exponente pacífico de capacidad. *

En los considerandos del Decreto de creación de la Flota Aérea Mercante Argentina se señalaba la base sobre la cual habría de organizarse, introduciendo la participación del capital privado también en la explotación de circuitos internacionales, como primera manifestación de ese carácter. **

* ARTICULO 1.º — Decláranse las Líneas Aéreas del Estado organismo ejecutivo de la política aérea internacional del Gobierno de la Nación, sin perjuicio de las misiones que puedan cumplir en el orden nacional.

ARTICULO 2.º — Pasen a depender de la Dirección de Aeronáutica Civil las Líneas Aéreas del Estado.

ARTICULO 3.º — Encomiéndase a la Secretaría de Aeronáutica tomando como base a las Líneas Aéreas del Estado, la constitución, ad referendum del Poder Ejecutivo, de la Flota Aérea Mercante Argentina, en forma de entidad de economía mixta privado-estatal.

ARTICULO 4.º — Autorízase a las Líneas Aéreas del Estado, bajo las directivas de la Secretaría de Aeronáutica, para tomar desde ya intervención en todo lo que atañe a servicios aéreos internacionales, llevar a cabo las negociaciones, celebrar los acuerdos, realizar las operaciones y adoptar las medidas que considere conveniente para el cumplimiento de su cometido. Fdo.: FARRELL.— Juan I. Cooke; José M. Astigueta; F. P. Marotta; Juan Pistorini; Humberto Sosa Molina; Amaro Avalos; Felipe Urdapilleta; Abelardo Pantín y Bartolomé de la Colina.

** “Que las medidas recientemente adoptadas por la mayoría de los gobiernos extranjeros y el amplio apoyo que prestan a los organismos que han creado o elegido para explotar las líneas aéreas comerciales internacionales, plantea un problema de cuya solución depende el porvenir de un aspecto fundamental de la aeronavegación argentina;

“Que es objetivo esencial de gobierno promover el desarrollo del transporte aéreo internacional, tendiendo a la creación de un sistema propio de comunicaciones rápidas que faciliten el intercambio con el continente y demás países del mundo;

“Que la situación imperante exige la constitución de una entidad nacional de potencialidad técnico económica en relación con las condiciones de competencia en que actuará;

“Que los derechos de reciprocidad que otorgan u otorgarán gobiernos extranjeros cuyas líneas aéreas llegaran o llegarán al país pertenecen exclusivamente a la Nación y no son negociables;

“Que en consecuencia no puede dejarse librado a manejos o cálculos privados, planes y compromisos en los cuales se encuentran en juego los intereses superiores y, en cierta forma, el prestigio de la Nación;

“Que las Líneas Aéreas del Estado constituyen el organismo por medio del cual el Gobierno puede intervenir prácticamente y de inmediato, con la autoridad y los medios del Estado en la implantación de los servicios internacionales, transformándose preferentemente en una entidad de economía mixta privado-estatal e invitando, a tal efecto, a las entidades argentinas interesadas, a participar en la creación de la Flota Aérea Mercante Argentina;

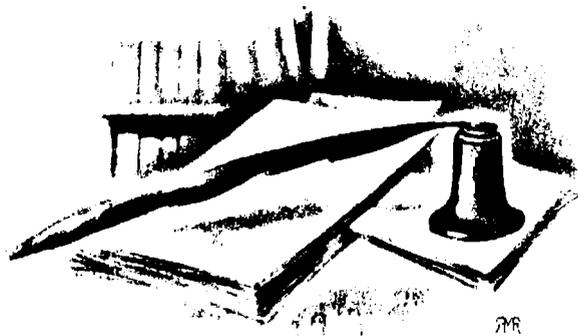
“Que la constitución por las Líneas Aéreas del Estado del consorcio destinado a la implantación de los servicios internacionales, no interfiere con la formación de las sociedades mixtas para la explotación de las líneas internas;

“Que la formación de dicho consorcio no significa el establecimiento de un monopolio, sino que, una vez implantados y afianzados los servicios troncales que necesita el país, se podrá, según las circunstancias nacionales e internacionales, contemplar la intervención de otras entidades;

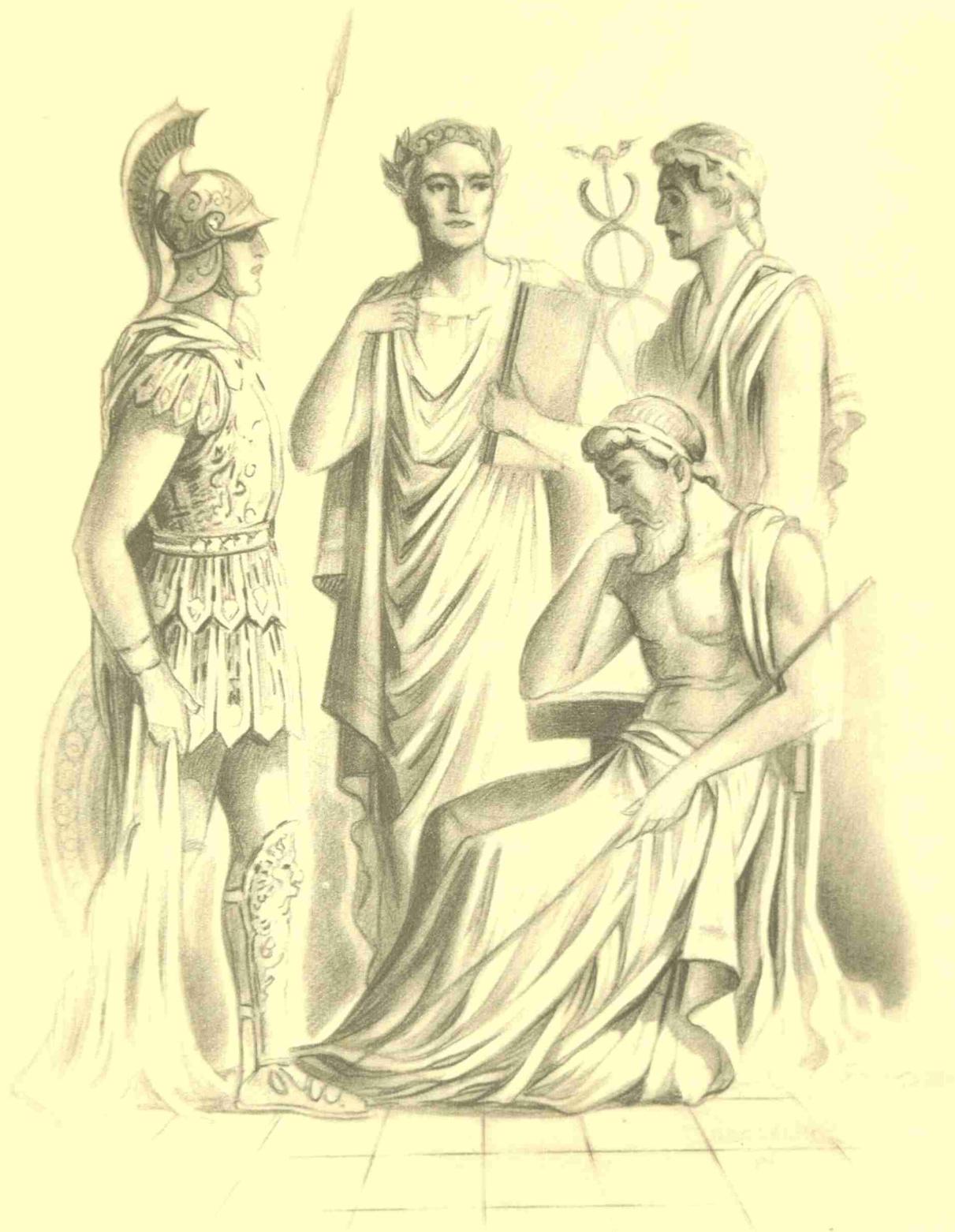
“Atento a las disposiciones del Decreto-Ley N.º 9358/45 y a la necesidad de tomar de inmediato las medidas necesarias para organizar la participación de la aeronáutica argentina en las líneas aéreas comerciales internacionales”

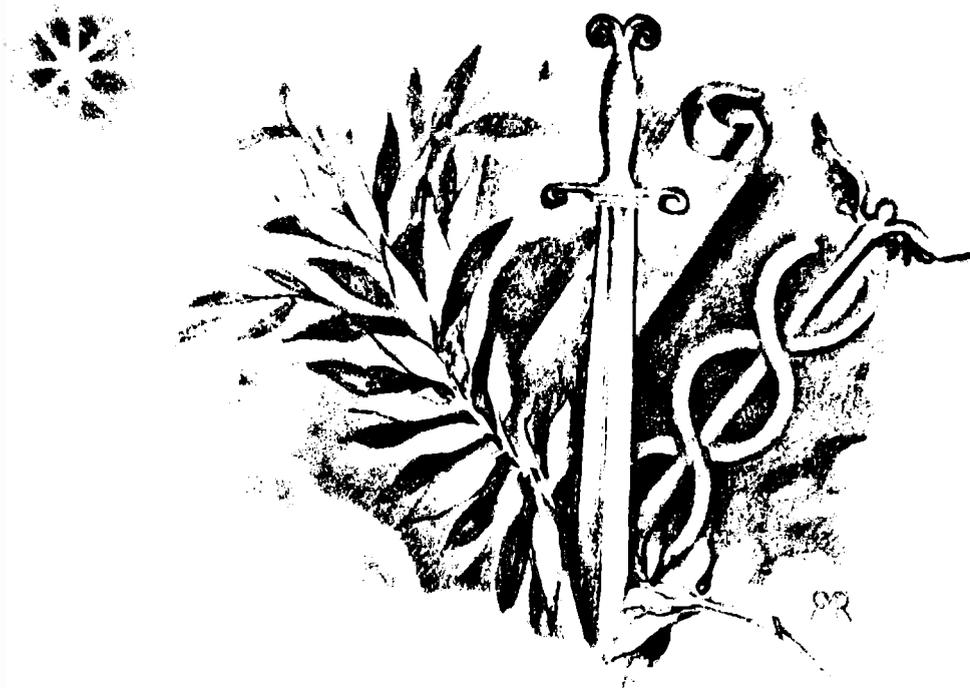
La reestructuración operada en Aeronáutica impuso, desde el primer día, una exigencia fundamental en lo referente al personal que debía integrarla. Las experiencias y observaciones obtenidas en el último conflicto bélico mundial, sirvieron de guía para la determinación definitiva de las funciones que corresponde desempeñar a cada uno de los componentes de la rama militar. La Ley Orgánica del Personal de Aeronáutica Militar, que fué la primera medida de Gobierno de las que conformaron la nueva Aeronáutica, con sus previsiones y disposiciones rejuveneció los cuadros del personal responsable de la conducción y operación de la Fuerza Aérea Argentina, determinando asimismo los escalafones y especialidades para las distintas carreras, de forma tal que, al acordar un estatuto legal a la Aeronáutica Militar, ésta, juntamente con los otros aspectos de la actividad aérea nacional, contribuyera a impulsarla armónicamente.

Así fué como, en torno de estos cuatro actos de gobierno, cuya indudable trascendencia se ofrece hoy al juicio ecuánime sereno de la ciudadanía, se ha ido construyendo la realidad que, puesta al servicio efectivo de toda la Nación, es la Aeronáutica del presente, alentadora promesa de futuras perfecciones. Esos cuatro pilares fundamentales, cimentan la compleja realización llevada a cabo, que ha sido esculpida en el aire y en la tierra, con la voluntad y el sacrificio de quienes no tienen más afán que labrar y asegurar, por todos los medios a su alcance, la grandeza de la Patria. Esa es la Aeronáutica Argentina, que hoy muestra la inspirada previsión de quienes conscientes de su importancia le acordaron *estructura orgánica*.



LAS GRANDES FUNCIONES





PARA asegurar su correcto funcionamiento, como corresponde a un Departamento de Estado, la Secretaría de Aeronáutica tiene definidas las tareas que competen a cada uno de los organismos que la integran, bajo las directivas del titular y siguiendo el plan trazado. Colaborador inmediato del Secretario, es el *Subsecretario de Aeronáutica*, quien, en principio, ejerce una función coordinadora entre los diversos organismos superiores de la Aeronáutica y participa, con ese objeto, de las reuniones que se efectúan. También prepara o completa los elementos de juicio que son indispensables al Secretario de Aeronáutica para adoptar sus decisiones, traduciendo éstas en resoluciones, directivas, etcétera, tramitando en su nombre los expedientes que no requieran resolución del titular de la Secretaría.

Igualmente, y en los casos de ausencia del Secretario de Aeronáutica, hace cumplir por resolución del mismo las órdenes por él dictadas, suscribiéndolas con su sola firma, para evitar pérdidas de tiempo.

Asimismo son atribuciones del Subsecretario asignar los expedientes y comunicaciones a los Departamentos que integran la Subsecretaría; disponer y ordenar la publicación del Boletín Aeronáutico, así como las órdenes, directivas

o disposiciones de carácter particular de la Secretaría de Aeronáutica, asegurando la conveniente y oportuna divulgación a los efectos de su cumplimiento. Por último, además de desempeñar la jefatura de todo el personal a él subordinado, imparte las instrucciones para la redacción de la memoria anual de la Secretaría de Aeronáutica, colaborando en la preparación de las inspecciones y visitas a realizar por el titular del Departamento.

En razón de sus funciones de coordinador de la acción común, el Subsecretario es asistido, a su vez, por el *Director General de la Secretaría* y asesorado por los Jefes de Departamento o División de su directa dependencia, especialistas en cada aspecto fundamental.

El *Consejo Superior de Aeronáutica*, constituido por todas las autoridades con dependencia directa de la Secretaría, es un organismo al cual se convoca cada vez que a juicio del titular sea necesario adoptar decisiones de fundamental importancia. Las deliberaciones del Consejo Superior tienen carácter secreto, sirviendo asimismo para que sus miembros puedan seguir, paso a paso y con pleno conocimiento, la evolución del conjunto.

Las dos ramas en que se divide la actividad aérea de la Nación, militar y civil, desarrollan y complementan sus actividades armónicamente.

En el aspecto militar, corresponde al *Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina* entender en todo lo relativo a la organización, instrucción y planificación, durante la paz, de los medios de que dispone la Nación para la defensa y custodia de la soberanía del espacio aéreo, siendo responsable de su conducción durante la guerra. El cumplimiento de estas misiones se lleva a cabo por intermedio de los siguientes organismos:

Estado Mayor General de la F.A.A.; Despacho General y Ayudantía; Comando General de Bases; Comando General de Defensa; Comando de Bombardeo; Comando de Exploración y Enlace; Comando de Transporte Aéreo; y Comando de Institutos Aeronáuticos Militares.

Este último organismo, tiene bajo su mando directo a todos los *Institutos de Reclutamiento* de personal para la Fuerza Aérea Argentina, a saber:

Escuela de Aviación Militar (formación de Oficiales); Escuela Militar de Paracaidistas; Escuela de Clases (formación del personal subalterno de la Fuerza Aérea Argentina); Escuela de Especialidades (formación del personal técnico subalterno de la Fuerza Aérea Argentina).

El *Cuartel Maestro General de Aeronáutica* agrupa a las reparticiones y dependencias proveedoras de material, equipos y elementos, para el desarrollo de la acti-

vidad aeronáutica en la paz y en la guerra. Son dependencia directa del Cuartel Maestre General de Aeronáutica y su Plana Mayor, los siguientes organismos :

Dirección General del Material Aeronáutico (Provisión de material de vuelo, equipos, instrumental, herramientas, etcétera), de la cual dependen los Parques y Talleres Regionales, cuya misión es mantener, reparar y reacondicionar el material de vuelo, como asimismo los equipos ; *Dirección de Intendencia* (Provisión de elementos, vestuario, útiles, etcétera) ; *Dirección General de Sanidad* (Examen y atención sanitaria del personal, provisión de elementos médicos y sanitarios para la Aeronáutica), y las *Comisiones de Adquisiciones* en el extranjero.

Las actividades aeronáuticas de carácter privado están sometidas a la jurisdicción de la *Dirección General de Aeronáutica Civil*. Ella entiende en los aspectos deportivos y de servicio público, por intermedio de los siguientes organismos :

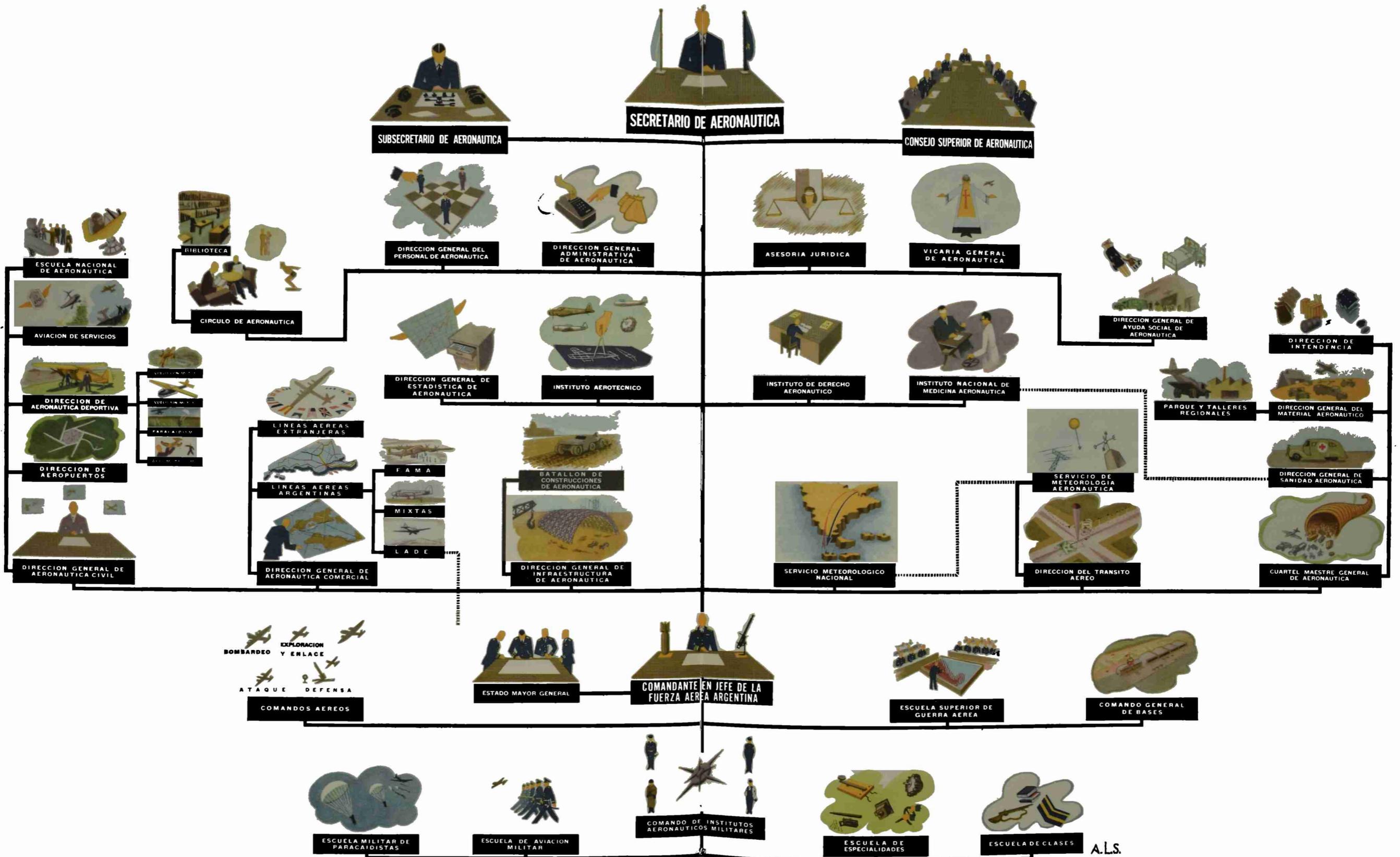
Dirección de Aeronáutica Deportiva (Fomento, organización y reglamentación del vuelo con motor, vuelo a vela, aerodelismo y paracaidismo civil) ; *Dirección de Servicios* (Aviación sanitaria, ambulancia aérea, sanidad vegetal, cooperación con las autoridades nacionales, provinciales, policiales, salvamento y búsqueda) ; *Dirección de Aeropuertos y Aeródromos* (Personal encargado de la atención de los servicios de los aeropuertos y aeródromos del país).

La *Dirección General de Aeronáutica Comercial* ejerce supervisión sobre las *actividades del transporte aéreo*, realizado con remuneración, sujeto o no a horarios y sobre rutas preestablecidas. En el orden nacional fiscaliza la actividad de las *Sociedades Mixtas de Aeronavegación*, las *Líneas Aéreas del Estado* y el trabajo aéreo, en el cual está incluido el taxi y actividades afines.

Con referencia a la actividad hacia el exterior, la *Dirección General de Aeronáutica Comercial* desempeña funciones de contralor sobre la *Flota Aérea Mercante Argentina* y las empresas extranjeras de transporte que llegan al territorio nacional.

El *Seguro Aeronáutico Comercial*, recientemente constituido, también está colocado bajo la jurisdicción de la *Dirección General de Aeronáutica Comercial*, organismo al cual corresponde, asimismo, delinear las directivas a seguir en la concertación de acuerdos de aeronavegación con las naciones extranjeras, de conformidad con la *Política Aérea del Estado*.

La *interpretación y dictamen de las cuestiones jurídico-legales*, administrativas y políticas que se susciten, están encuadradas dentro de las atribuciones de la *Asesoría Jurídica de Aeronáutica*, y el estudio e investigación de los problemas afines corresponde al *Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación*.



En cuanto a las *construcciones aeronáuticas*, las necesidades en tal sentido son satisfechas por el *Instituto Aerotécnico*, al cual corresponde la investigación, diseño y realización del material de vuelo nacional, comprometiendo también el concurso de la industria privada, a la cual orienta y encauza con miras al establecimiento definitivo de una firme industria aeronáutica argentina.

El otro aspecto de lo constructivo corresponde a la *Dirección General de Infraestructura*, organismo que ejecuta en forma integral los planes tendientes a dotar a la Nación de los aeródromos, aeropuertos, bases y pistas de aterrizaje, con todas sus instalaciones conexas, satisfaciendo las necesidades cada vez más crecientes de la Aeronáutica. La misma Dirección General tiene a su cargo las realizaciones materiales en cuanto a construcción de edificios, su mantenimiento y conservación y la provisión de mobiliarios para todas las dependencias del Departamento.

La seguridad del vuelo corresponde a la *Dirección del Tránsito Aéreo*, que garantiza la adecuada protección a las aeronaves que sobrevuelan el territorio nacional y ejerce el contralor sobre las mismas. Al mejor cumplimiento de esta misión fundamental contribuye, por intermedio del *Servicio Meteorológico de Aeronáutica*, el *Servicio Meteorológico Nacional*, con el conocimiento exhaustivo del estado del tiempo, sin perjuicio de la investigación y estudio de los demás fenómenos naturales —geofísicos e hidrológicos— que le son conexas.

Tampoco se han omitido los aspectos espirituales y sociales vinculados al personal de Aeronáutica. Por intermedio de la *Dirección General de Ayuda Social* se atiende todo lo relativo a la asistencia y previsión; el *Círculo de Aeronáutica*, con sus *Biblioteca y Revista* nacionales y las salas y campos de deporte, sirve para estímulo cultural y fomento de actividades deportivas; correspondiendo a la *Vicaría General de Aeronáutica* velar por el cumplimiento de los servicios religiosos, la impartición de clases de ética profesional y la tutela moral.

El registro, calificación y control del personal de Aeronáutica, son de competencia de la *Dirección General del Personal*, mientras que en la selección, clasificación e investigación de los problemas relacionados con la aptitud psicofisiológica del personal navegante, entiende el *Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica* subordinado a la Dirección General de Sanidad Aeronáutica, a cuyo cargo está igualmente la formación del personal capacitado para el desempeño de las tareas enunciadas.

Por último, y como *instituto superior*, la *Escuela Superior de Guerra Aérea* capacita a los Oficiales de la Fuerza Aérea Argentina para la conducción de la aeronáutica militar, acrecentando igualmente el acervo cultural de los mismos, tanto en lo profesional como en el orden general.

La administración, distribución e inversión de los recursos que la Ley de Presupuesto asigna a la Secretaría de Aeronáutica, está a cargo de la *Dirección General Administrativa*, en tanto que la compilación y estudio de las posibilidades de Aeronáutica, en todos los órdenes de actividades, corresponden a la *Dirección General de Estadística*, teniendo presentes las previsiones de movilización y mantenimiento del potencial de la Nación, en los rubros que interesa.

El ordenamiento asignado a cada una de las dependencias que integran la Secretaría de Aeronáutica reviste significación e importancia primordial, ya que se han tenido presentes dos condiciones esenciales: celeridad del trámite y delimitación bien definida de las funciones, evitándose con ello la superposición y las instancias superfluas en la gestión administrativa.

Asimismo, se han tenido presentes en la determinación de *las grandes funciones* la vinculación que pueden llegar a tener dos o más reparticiones, mandos o dependencias, abocadas al estudio y solución de un problema común. El esquema adoptado en la organización de la Secretaría de Aeronáutica hizo posible que, en todo momento, permaneciera íntegra la concepción original, que presidió y dió lugar a la estructura autónoma de la Aeronáutica Nacional en el año 1945, y que ha ido evolucionando según las exigencias de cada caso.

El tiempo transcurrido, las experiencias obtenidas y las observaciones recogidas desde ese entonces, determinaron una redistribución en algunas funciones, ampliando las atribuciones de ciertos órganos o incorporando las tareas de otros a los mandos o dependencias afines.

Asimismo ha sido preciso, en numerosas oportunidades, designar o constituir comisiones especiales que, integradas por delegados de varias reparticiones, mandos o dependencias, tuvieron a su cargo el estudio de reglamentaciones y disposiciones o aconsejaron medidas que, traducidas en actos de gobierno, contribuyeron a la solución de diversos problemas. Muchas de las cuestiones dilucidadas por estas comisiones, estaban relacionadas con problemas vinculados en mayor o menor grado con la Aeronáutica, mientras que en otros casos la participación se limitó al asesoramiento en los aspectos particulares de un determinado asunto, contribuyendo así a su solución rápida y eficaz.

En el mismo orden de cosas, la Aeronáutica ha concurrido con sus distintos organismos funcionales a resolver cuestiones de la índole más diversa, aportando no sólo el juicio técnico y especializado, sino yendo más allá y poniendo a disposición de las instancias gubernativas que en su oportunidad lo requirieron, la integridad de sus medios materiales y recursos, en beneficio de la colectividad.

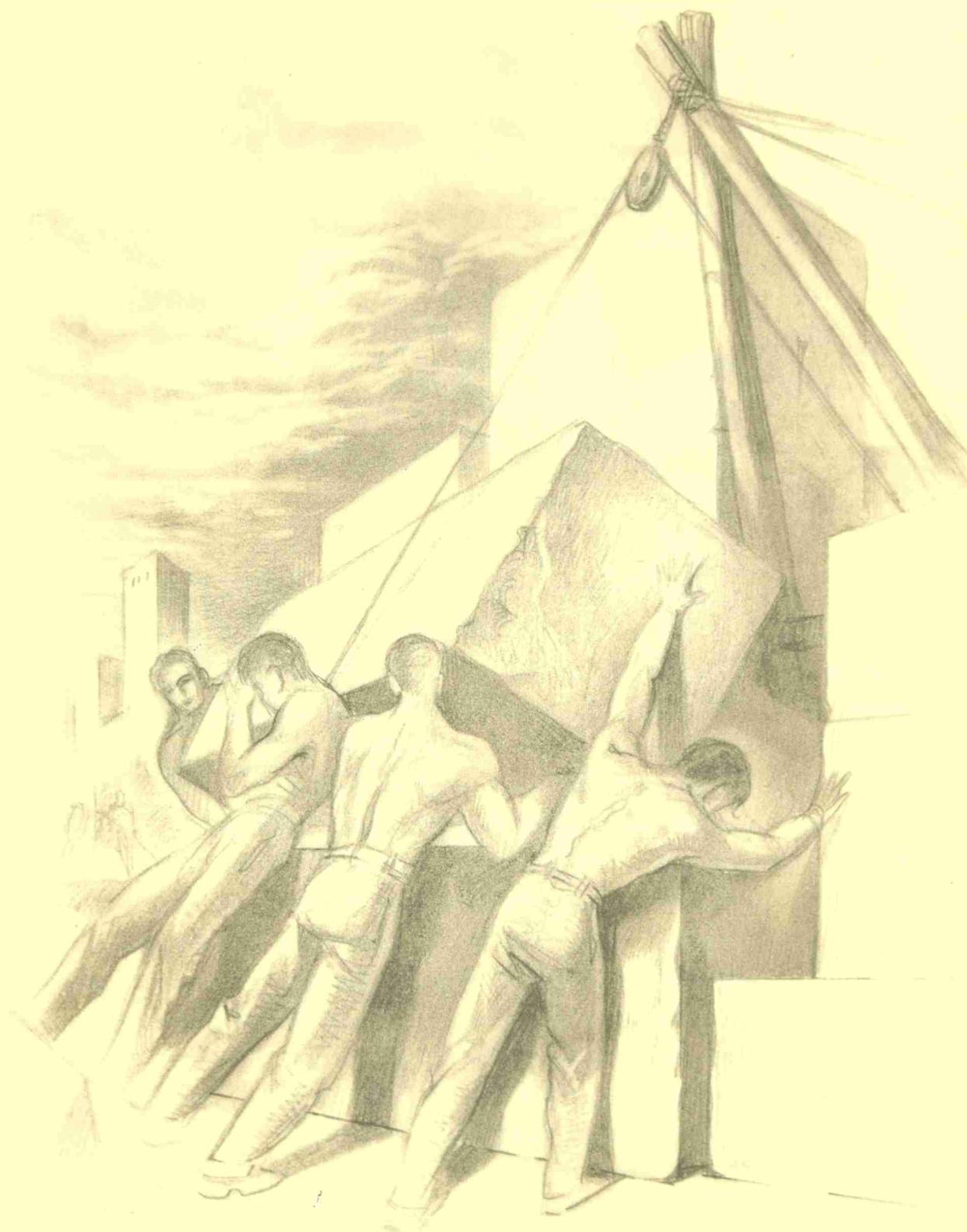
En reciprocidad y como resultante de la *interdependencia* existente entre los componentes del Estado, la Secretaría de Aeronáutica participa con carácter permanente de las tareas que desarrollan diversos organismos en el orden interno, para la planificación de la Defensa Nacional, el progreso de la Industria, la intensificación de la Producción, el incremento de las Comunicaciones, etcétera.

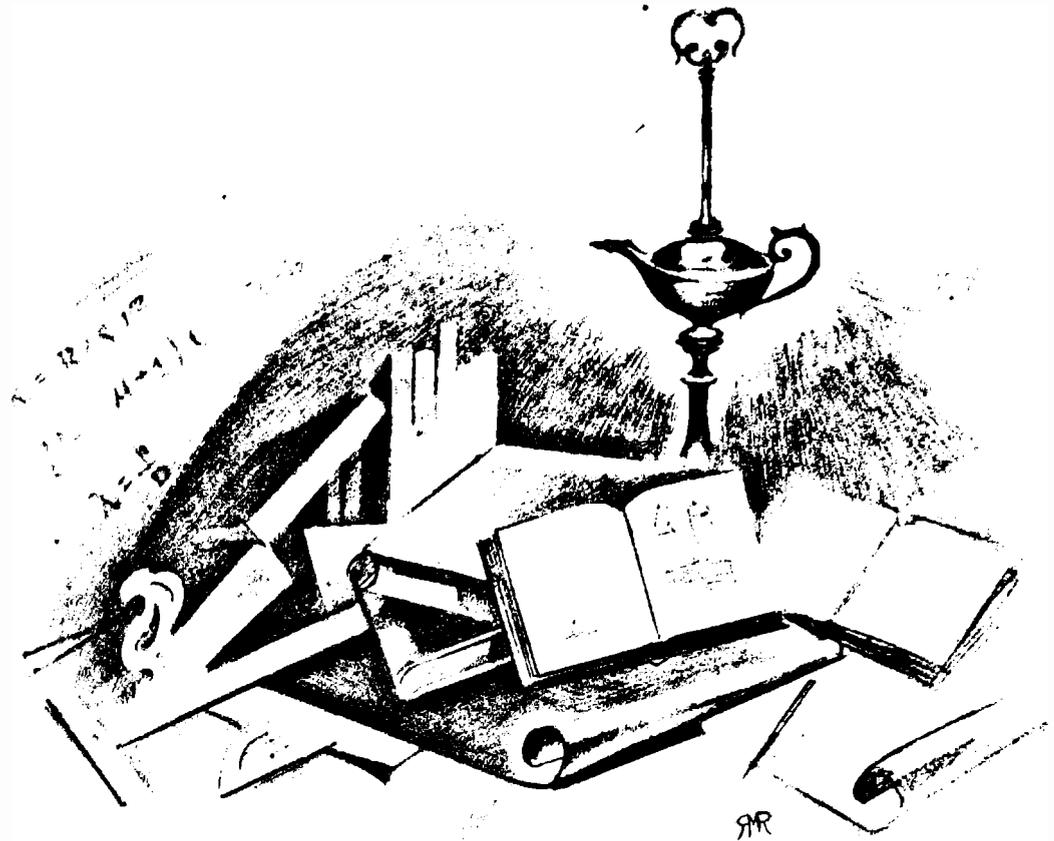
Así entiende cumplir la Secretaría de Aeronáutica con las obligaciones que emanan de la cooperación recíproca, que debe privar entre todos los organismos estatales, si es que se desea tener éxito en las funciones de gobierno de un conjunto armónico y bien equilibrado.

En el *orden internacional*, ese mismo concepto está señalado por la participación de sus delegados en las deliberaciones de aquellos organismos que, como la Junta Interamericana de Defensa, tienen a su cargo la adopción de medidas conducentes a salvaguardar la integridad del hemisferio occidental, o bien en la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) y Asociación Internacional de Transportes Aéreos (I.A.T.A.), en cuyo seno, mediante el debate general, se procuran armonizar intereses y exigencias. Tal participación reconoce como exclusiva finalidad la superación constante en la estructura de la Aeronáutica, proporcionando a los pueblos un instrumento más de relación, que los aproxime e identifique en comunidad de ideales, siempre en procura de mayor bienestar. Por el cumplimiento de estas tareas, de singular gravitación, tanto en lo interno como en lo internacional, velan los responsables de *las grandes funciones*.



AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS





ARANTIZAR la continuidad de los servicios en las rutas aéreas de la Nación, impone proporcionar en tierra los puntos de apoyo necesarios para que el tránsito de aeronaves se desarrolle sin obstáculos, favoreciendo así la evolución de la Aeronáutica como actividad ya definitivamente incorporada a la vida normal del país. Esos puntos de apoyo, dentro de una organización aeronáutica integral, están representados por los aeropuertos, aeródromos y pistas que las aeronaves utilizan para el despegue y aterrizaje, obras que se complementan con otros servicios correspondientes a las estaciones aéreas de pasajeros, hangares, depósitos y talleres, instalaciones para el control del tránsito aéreo, servicios de meteorología y radio-comunicaciones, facilidades para el personal, caminos de acceso a los aeropuertos, balizamiento de rutas aéreas, señalización de obstáculos, etcétera. Igualmente son de importancia, en el conjunto de operaciones de una moderna aeronáutica, la disposición de edificios adecuados para los fines a que son destinados.

Todo este complejo mecanismo que tiene por finalidad esencial asegurar el normal desarrollo de los vuelos sobre la Argentina, se denomina Infraestructura Aeronáutica, la cual, de conformidad con los enunciados de la Ley de Po-

lítica Aérea de la Nación, será de pertenencia del Estado; reafirmando también con este concepto el ejercicio de la plena soberanía sobre el espacio aéreo que cubre nuestro territorio.

Vigilar el estricto cumplimiento de lo expuesto, asegurando los medios y ayudas que permiten impulsar en todo el país la actividad aeronáutica, son las misiones confiadas a la Dirección General de Infraestructura, a la cual compete también construir las pistas, edificios e instalaciones requeridas para el adiestramiento del personal de la Fuerza Aérea Argentina, sus escuelas, bases, talleres, campos de tiro y bombardeo, etcétera.

Por su misma índole, las funciones que le han sido encomendadas, y atendiendo la magnitud de las tareas que debe desarrollar la Dirección General de Infraestructura, su campo de acción es tan vasto como extenso es el territorio argentino. Su acción, desarrollada en un plano nacional, llega hasta las mismas fronteras del país, mientras que en el interior contribuye en grado importante al progreso de las poblaciones, dotándolas de los medios que tornan factible su incorporación a la vida aeronáutica, ya construyendo una escuela de pilotaje, o bien mediante el trazado y ejecución de un aeródromo que, por sus características, facilite el acceso de las aeronaves afectadas a los servicios de transporte. Si importante es la misión que dentro del conjunto de la Aeronáutica Nacional tienen asignadas las líneas comerciales, no es menos cierto que la actividad de éstas será estéril, si no disponen de las ayudas terrestres que les permitan sobrevolar las respectivas zonas de influencia, con absoluta seguridad y regularidad, factores ambos que revisten primordial importancia para la eficiencia de un servicio aéreo público, destinado a satisfacer exigencias colectivas.

Sin perjuicio de su acción eminentemente constructiva, la Dirección General de Infraestructura atiende, asimismo, el mantenimiento de todas las instalaciones que, directa o indirectamente, participan del desarrollo de la actividad aeronáutica, velando de tal modo por la conservación del patrimonio estatal.

Por otra parte, tan amplio es el campo de acción de la Dirección General de Infraestructura, que ella encierra aspectos fundamentales en lo técnico, en lo económico y en lo social.

En lo técnico, se incluyen todas las realizaciones de orden eminentemente constructivo, que van desde la planificación de los aeropuertos, aeródromos y pistas —militares y civiles— llevando a la práctica las directivas que imparte la Secretaría de Aeronáutica, hasta la incorporación de los más recientes adelantos en la materia, superándose constantemente.

La influencia de la infraestructura aeronáutica en el terreno de la economía, se advierte paralelamente con el progreso que experimentan las distintas regiones del país, al mejorar sus comunicaciones e incorporarse definitivamente a los sistemas de transporte aéreo, con el consiguiente progreso de los centros de población beneficiarios, a cuyas pistas llegan aviones.

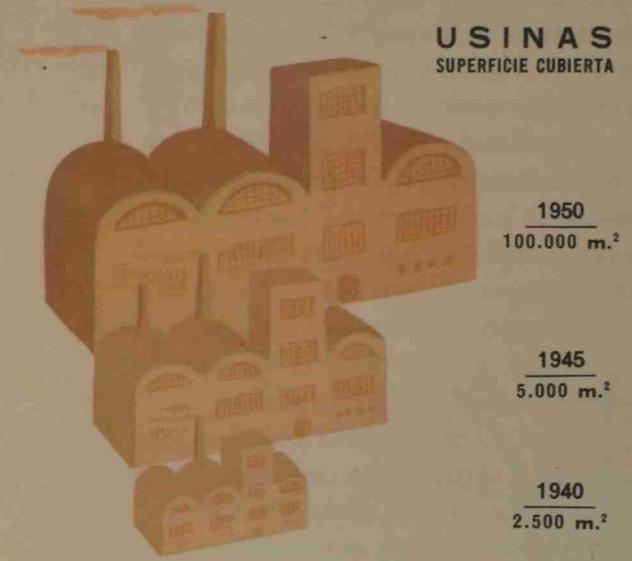
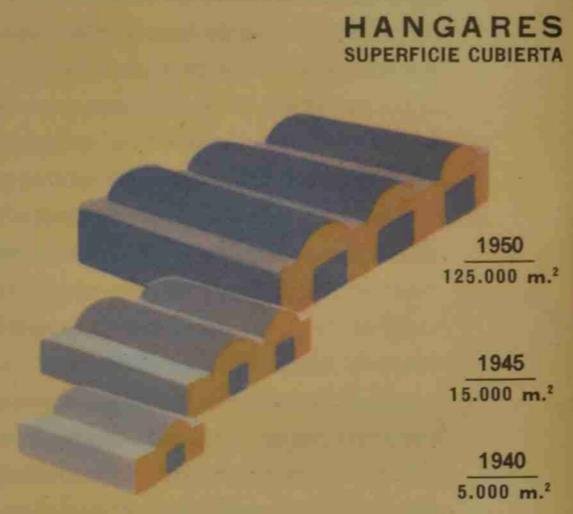
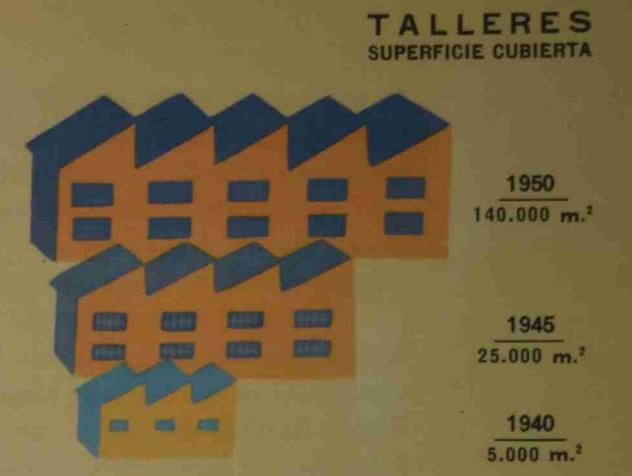
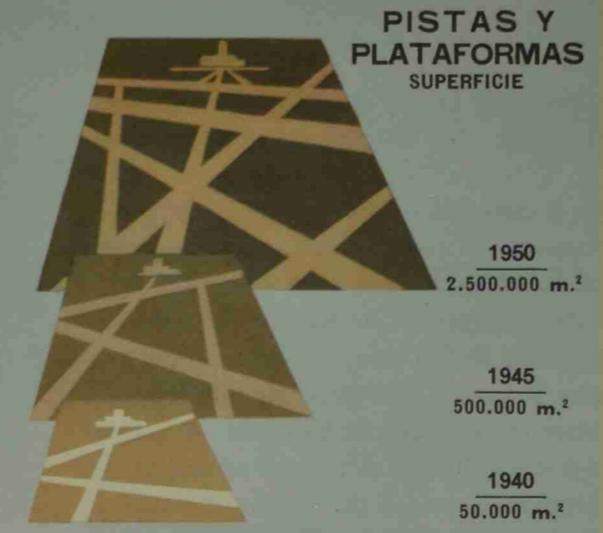
En otro orden de cosas, su desarrollo determina la creación de nuevas fuentes de trabajo, las que movilizan capitales hacia todos los rincones del país, aumentando su florecimiento, o asegurando la estabilidad de las actividades comerciales de cada zona, debido al aporte de estos vínculos del intercambio.

Tan decisiva es la influencia que ejerce en una población cualquiera el hecho de contar con un aeródromo o pista de aterrizaje, que casi simultáneamente con su habilitación se promueve entre sus habitantes el interés por los problemas del transporte aéreo, primera exteriorización de la *conciencia aeronáutica*. Por tal razón, los países donde tal conciencia está más arraigada, son precisamente aquellos en los cuales las estadísticas señalan los índices más elevados de actividad aérea, siendo uno de los objetivos inmediatos de la Dirección General de Infraestructura lograr que en todo el territorio nacional no quede un solo poblado sin su correspondiente aeródromo, con los servicios adecuados.

Por último, la labor del mismo organismo se traduce en obras encaminadas a satisfacer las exigencias impuestas por la justicia social, contribuyendo a mejorar las condiciones de vida de todos los que, afectados a la actividad aeronáutica nacional, concurren a su engrandecimiento. Tales obras están representadas por los barrios que alojan al personal de las guarniciones, talleres, usinas, institutos y bases aéreas, con sus escuelas, proveedurías, capillas, centros de recreo, paseos, salas de espectáculos, etcétera.

La atención de todas las misiones confiadas a la Dirección General de Infraestructura se extiende, como ya se ha dicho, a todo el territorio argentino, planteando como exigencia fundamental: estudiar los planes, analizarlos en sus mínimos detalles antes de ponerlos en ejecución y racionalizar la labor, asignando orden de prioridad a las diversas obras. Ello implica, además, tener a disposición un cuerpo técnico altamente capacitado, que con mano de obra especializada o elementos mecánicos modernos, lleve a la práctica las concepciones de gabinete y deduzca experiencia para casos futuros.

Un verdadero ejército civil, debidamente estructurado, está actuando en toda la extensión de la República, dividido en agrupaciones que corresponden a otros tantos núcleos regionales, e imponiendo una distribución racional



PLAN QUINQUENAL DE INFRAESTRUCTURA

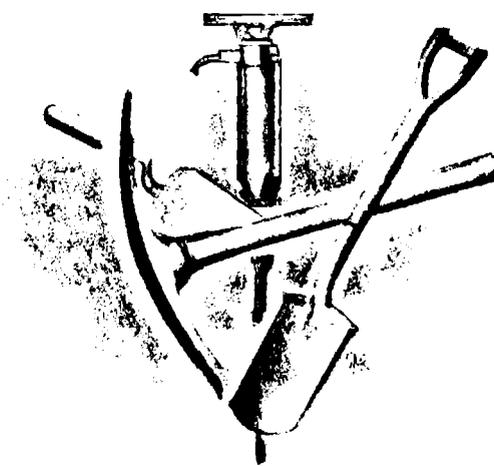


DISTRIBUCIÓN DE LAS INVERSIONES DEL PLAN QUINQUENAL DE CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS

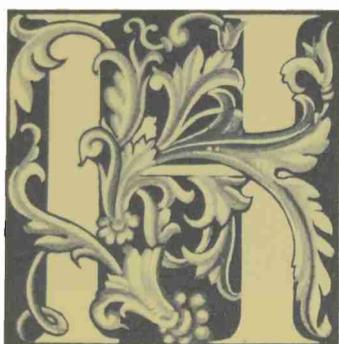
de los trabajos que contempla, no solamente causas geográficas y de comunicaciones, sino también las necesidades de cada usuario, las que varían singularmente en cada caso particular.

Seis regionales tienen por misión la ejecución o vigilancia de las construcciones; las respectivas zonas de influencia de cada una de estas regionales, dependientes de la Dirección General de Infraestructura, son las siguientes:

1ª *Norte*: Provincias de Jujuy, Salta, Tucumán y Catamarca, con asiento en la ciudad de Tucumán; 2ª *Andina*: Provincias de San Luis, San Juan y Mendoza, con asiento en la ciudad de Mendoza; 3ª *Centro*: Provincias de Córdoba, La Rioja y Santiago del Estero, con asiento en la ciudad de Córdoba; 4ª *Litoral*: Provincias de Santa Fe, Corrientes y Entre Ríos y territorios nacionales del Chaco, Formosa y Misiones, con asiento en la ciudad de Paraná; 5ª *Este*: Provincia de Buenos Aires y Gobernación de La Pampa, con asiento en la ciudad de Buenos Aires; 6ª *Sur*: Territorios nacionales de Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, con asiento en la ciudad de Comodoro Rivadavia. Complementariamente, también en el aspecto esencialmente militar se han contemplado las necesidades de la Fuerza Aérea Argentina, proporcionándole los medios adecuados para la realización y conservación de su infraestructura, responsabilidad que descansa en los Batallones de Construcciones de Aeronáutica, cuyas formaciones se adiestran en la paz, prestando su concurso eficiente y valiosísimo a la evolución del transporte aéreo y al incremento de los *aeródromos y aeropuertos*.



JALONES EN LAS RUTAS DEL AIRE



ARTO precaria era la infraestructura aeronáutica nacional con anterioridad a junio de 1943; prácticamente no existía aeropuerto o aeródromo digno de esa denominación, en condiciones de prestar la necesaria ayuda terrestre a los servicios aéreos que se desarrollaban en el país, determinando tal situación un retraso considerable en las actividades aeronáuticas, cumplidas hasta entonces de modo meramente vegetativo. La adecuada reunión de medios señaló, como consecuencia de la nueva orientación impresa a las actividades aéreas nacionales, la iniciación de un vasto plan de construcciones, las cuales en forma progresiva abarcaron todo el territorio argentino para satisfacer las más imperiosas necesidades, cuya intensificación coincidió con la terminación de la Segunda Guerra Mundial.

Desde la creación de la Secretaría de Aeronáutica y estructurada la actividad aérea nacional con nuevas formas, fué una de las principales preocupaciones dotar a la Nación de los servicios de transporte aéreo cuya implantación era exigida como imperativo de la hora presente. Pero para llevar a la práctica esos propósitos, también era preciso proporcionar en tierra las ayudas adecuadas para que los servicios ya existentes y los previstos, se desarrollaran en condiciones de seguridad y regularidad. Las construcciones de aeropuertos y aeródromos, hasta 1947 se ajustaron a un plan que podría calificarse de emergencia, ejecutándose las obras que mayor urgencia requerían para satisfacer las necesidades más imperiosas. Esa labor se realizó no sin tener que superar dificultades de todo género, impuestas por la carencia de maquinaria moderna, mano de obra especializada, etcétera, hasta que al ponerse en acción el Plan Quinquenal de Gobierno,



↑ Perspectiva del edificio para estación de pasajeros, construido en el Aeropuerto de Córdoba, y cuyas instalaciones ya han sido habilitadas parcialmente al servicio público. Por su ubicación central en la Argentina, sirve a intenso tráfico.

Perspectiva del edificio para estación de pasajeros del Aeropuerto en Comodoro Rivadavia, proyectado teniendo en cuenta las exigencias particulares de la zona y las características generales de ambiente propias de la región. ↓

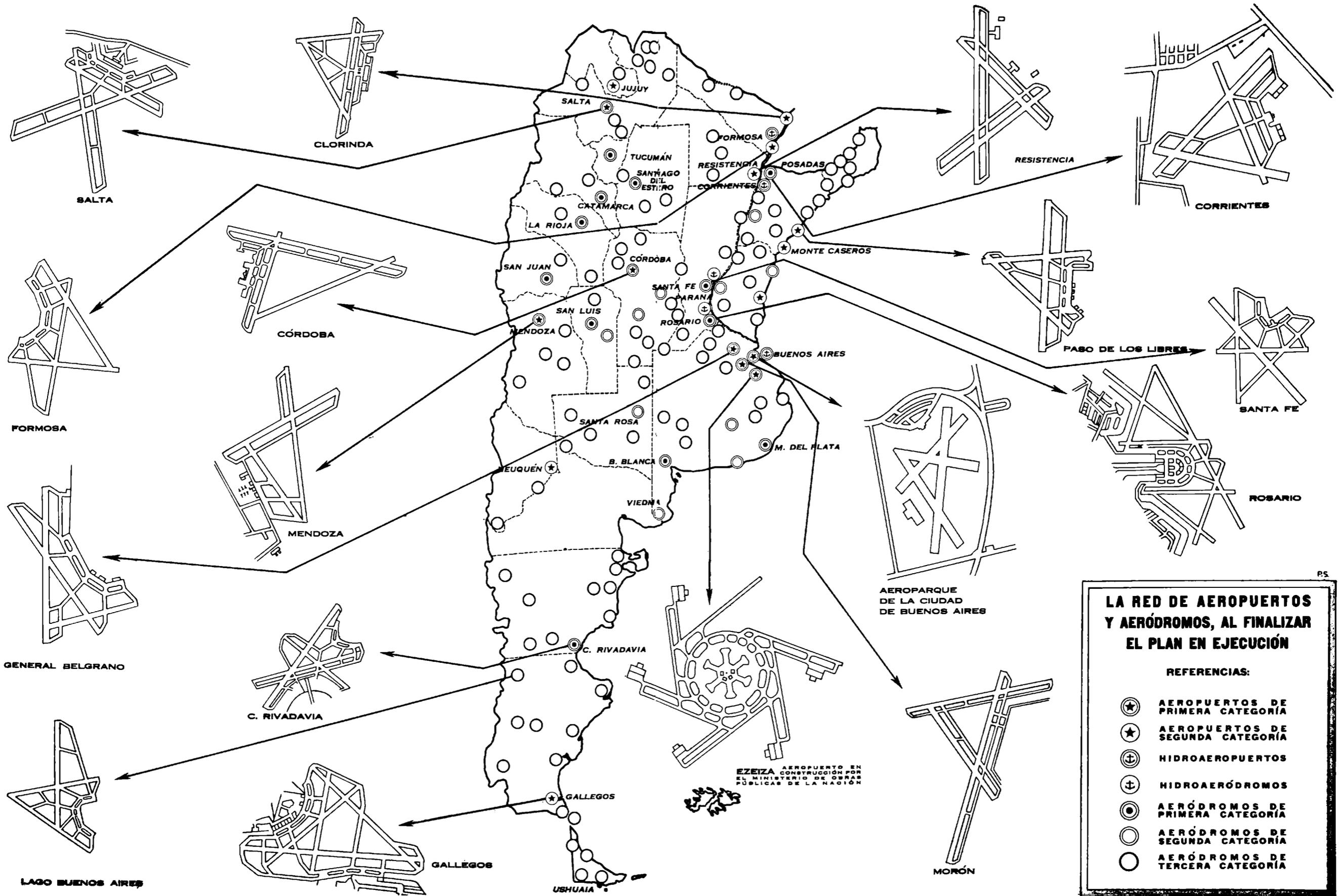




Perspectiva del edificio para estación de pasajeros, levantado en el Aeropuerto de Salta; sus instalaciones ya han sido también habilitadas parcialmente al servicio público. Por su carácter de aduanero, es uno de los principales del país.

Perspectiva del edificio para estación de pasajeros, construido en el Aeropuerto de Morón y que en breve será totalmente habilitado al público. Llamado a funcionar provisionalmente como aeropuerto internacional, será destinado al tráfico interno





LA RED DE AEROPUERTOS Y AERÓDROMOS, AL FINALIZAR EL PLAN EN EJECUCIÓN

REFERENCIAS:

- ★ AEROPUERTOS DE PRIMERA CATEGORÍA
- ★ AEROPUERTOS DE SEGUNDA CATEGORÍA
- ⊕ HIDROAEROPUERTOS
- ⊕ HIDROAERÓDROMOS
- AERÓDROMOS DE PRIMERA CATEGORÍA
- AERÓDROMOS DE SEGUNDA CATEGORÍA
- AERÓDROMOS DE TERCERA CATEGORÍA

La Estación de Pasajeros del Aeropuerto de Morón, próximo a habilitarse



quedó perfectamente definida la labor a desarrollar por la Dirección General de Infraestructura, la cual en el período 1945-1947 inició las obras correspondientes a los siguientes aeropuertos, para los servicios aéreos internos e internacionales: Morón; Salta; Resistencia; Clorinda; Córdoba; Mendoza; Formosa, y el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires.

Coincidentemente con las previsiones adoptadas por la Secretaría de Aeronáutica, tendientes a la intensificación de toda la actividad aérea nacional, incluyéndose en ella las líneas comerciales —internas e internacionales—, aviación deportiva, turismo aéreo, servicios aeropostales, aviación sanitaria y servicios oficiales para el Estado, se ha estructurado un plan de construcciones que se extenderá desde 1947 hasta 1951, dotando a la Nación de una extensa red de pistas, que harán una realidad los propósitos de la Secretaría en el sentido de que ninguna población del país quede aislada por carecer de su correspondiente aeródromo.

Al término del quinquenio 1947-1951, la República contará con una vasta, completa y racional red que servirá de punto de partida para la segunda etapa, durante la cual han de multiplicarse las actividades aéreas y correlativamente aumentarse el número de estos jalones en las rutas del aire.

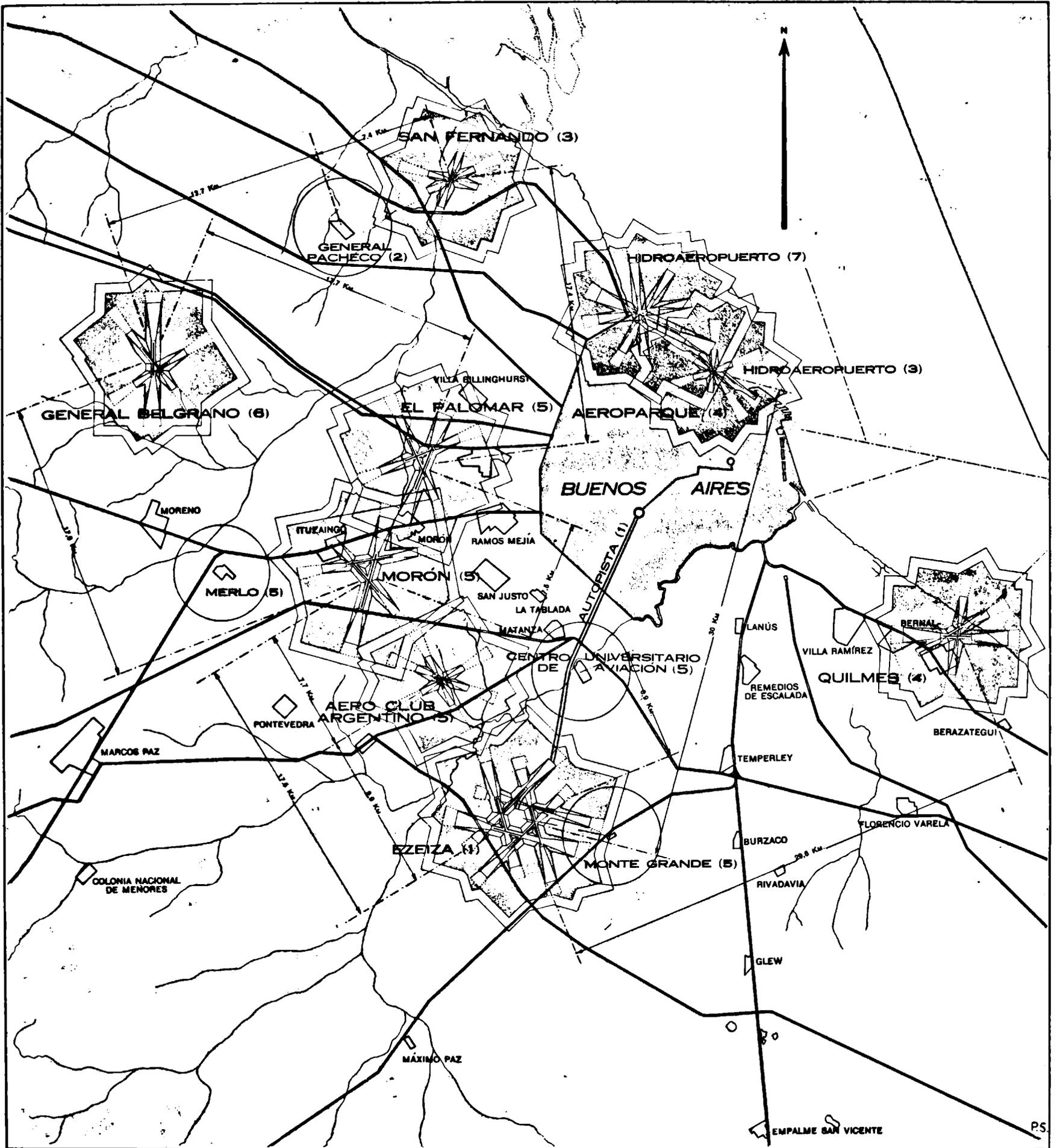
UN AEROPARQUE EN PLENA CIUDAD DE BUENOS AIRES



DISPONER de un aeródromo casi en el centro de la ciudad, es una facilidad más que se ha incorporado al patrimonio de la Capital de la República, con el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires en el ejido del municipio. Esta obra constituye una realización de gran importancia dentro del plan de construcciones de la Dirección General de Infraestructura, consecuente con el propósito de la Secretaría de Aeronáutica de extender a los puntos cardinales del país los beneficios, de todo orden, que se derivan de la actividad aérea, desarrollada en sus aspectos múltiples y variados.

La construcción del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires reporta, además de los beneficios directos que tal obra significa para el desarrollo de la aeronáutica, incorporar una nueva ayuda terrestre a la infraestructura del país, ventaja que en breve término se ha de traducir en la intensificación del tránsito aéreo en torno de la Capital de la República y un mayor arraigo de la conciencia aeronáutica popular. Un aeroparque es, si se atiende a la experiencia de otros países, un factor que contribuye al progreso edilicio general, brindando a la población un lugar de solaz y esparcimiento, propicio a manifestaciones deportivas.

Para la Aeronáutica Nacional, el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires es el primer ensayo de algo que ya es familiar en otros países, aun en aquellos donde las superficies libres de terreno no están fácilmente a disposición para obras de este género. En la Capital Federal el aeroparque se ha construido en un terreno de propiedad municipal, cedido a la Secretaría de Aeronáutica por la Comuna de Buenos Aires, ubicado sobre la avenida Costanera Norte.



UBICACI3N DEL AEROPARQUE Y DE LA CINTURA DE AER3DROMOS Y AEROPUERTOS, ALREDEDOR DE BUENOS AIRES

REFERENCIAS:



FRANJA DE ATERRIZAJE

PISTA DE ATERRIZAJE

PLANO DE APROXIMACI3N

SUPERFICIE DE TRANSICI3N

L6MITE DE LA SUPERFICIE DE DESPEJE DE OBST6CULOS

COMIENZO DE LA ZONA DE LA SUPERFICIE INDICADORA DE OBST6CULOS

(1) EN CONSTRUCCI3N POR EL MINISTERIO DE OBRAS P6BLICAS DE LA NACI3N

(2) EN EXPLOTACI3N Y A AMPLIARSE

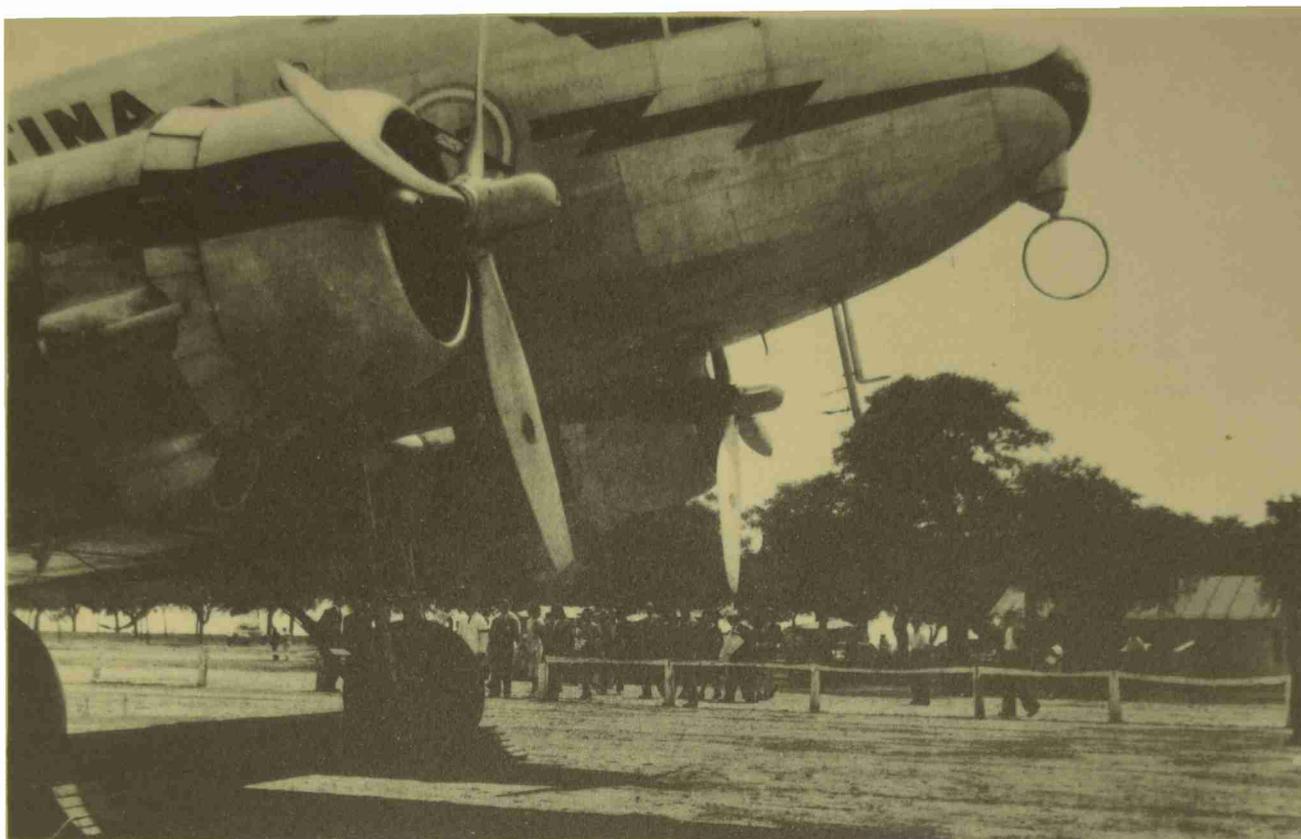
(3) EN EXPLOTACI3N PROVISIONAL

(4) EN EXPLOTACI3N PARCIAL

(5) EN EXPLOTACI3N

(6) EN CONSTRUCCI3N

(7) PROYECTADO



El Aeroparque sirve de punto de partida a líneas de aeronavegación interna

En ese solar, distante cinco minutos de viaje en automóvil desde Plaza de Mayo y emplazado entre la ribera norte del río de la Plata y los jardines de Palermo, se iniciaron el 8 de enero de 1947 los trabajos para la construcción de la primera de las tres calles de aterrizaje, quedando habilitada para el movimiento de aviones a fines del mes de mayo del mismo año, y es ya utilizada por líneas aéreas regulares.

La tarea emprendida por la Dirección General de Infraestructura en la construcción del Aeroparque tiene un significado trascendente, no sólo por la importancia de la obra, sino también por la contribución que aquel organismo ha prestado al saneamiento y habilitación de una extensión de tierra que, hasta ese entonces, servía de vaciadero de residuos, hallándose también dentro de su perímetro una peligrosa laguna, que ya ha desaparecido totalmente cegada por toneladas y toneladas de tierra, transportadas por una flotilla de camiones. Simultáneamente con el movimiento de tierra, se procedió a retirar los árboles que obstruían el trazado normal de las pistas, trasplantándolos a otros lugares del campo, para conservar así el marco natural, dentro del cual se erigirán todas las instalaciones afectadas al servicio aéreo.

Las tres pistas del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires están orientadas conforme al régimen de vientos predominantes en la zona.

Sector del Aeroparque de Buenos Aires ya habilitado al tránsito de aviones



Las dimensiones de las calles, totalmente pavimentadas, satisfacen las exigencias de las aeronaves que han de utilizarlas y tendrán un ancho uniforme de 80 metros, con zonas de carreteo laterales.

Como ya es de práctica en instalaciones de este género, el Aeroparque contará con una plataforma o zona de aproximación, utilizada por los aviones para las maniobras previas al despegue o las de carreteo hacia los hangares o aeroestación de pasajeros, para permitir el acceso a los mismos.

Con respecto al público usuario del Aeroparque, éste dispondrá de todas las comodidades necesarias para la atención de los pasajeros y también de las personas que lleguen allí en procura de esparcimiento, pues a tal efecto se ha tenido en cuenta que constituirá un centro de actividades aéreas adecuado para la realización de demostraciones y festivales aeronáuticos, por todas las facilidades que ofrecerá en lo relativo al transporte de grandes masas de público y su fácil acceso desde cualquier extremo de la Ciudad.

Un gran edificio, de líneas sobrias con dimensiones proporcionadas al escenario, se ha previsto como estación de pasajeros; la cual contará, además de los servicios directamente vinculados al tráfico de aeronaves, con dependencias destinadas a facilitar y hacer placentera la estada del visitante. Galerías cubiertas y



Perspectiva general del Aeroparque, en construcción en la ribera frente a Palermo

terrazas brindarán agradable perspectiva hacia una de las zonas urbanas que encierra mayores bellezas naturales. Esta estación aérea de pasajeros, dentro de la cual funcionarán los servicios de radiocomunicaciones, regulación del tránsito aéreo y dependencias administrativas, estará emplazada sobre la calle Dorrego, contando además con playas para el estacionamiento de vehículos. Una torre de control de adecuadas dimensiones, complementará los servicios incluidos dentro del edificio principal del Aeroparque. Sobre el costado sur del terreno, se levantarán los hangares y talleres, mientras que en el extremo opuesto serán construídos un jardín de infantes, con aula para Aeromodelismo, y un estanque para regatas de yates en miniatura.

Teniendo en cuenta la superficie destinada al efecto, resulta fácil advertir que el terreno ha sido debidamente aprovechado, ya que en su perímetro se han trazado tres pistas libres de obstáculos, que por sus dimensiones y orientación pueden admitir aviones monomotores utilizados para taxi-aéreo, servicio aerpostal, ambulancia aérea y también multimotores de mediano porte, afectados al transporte público u oficial de pasajeros.

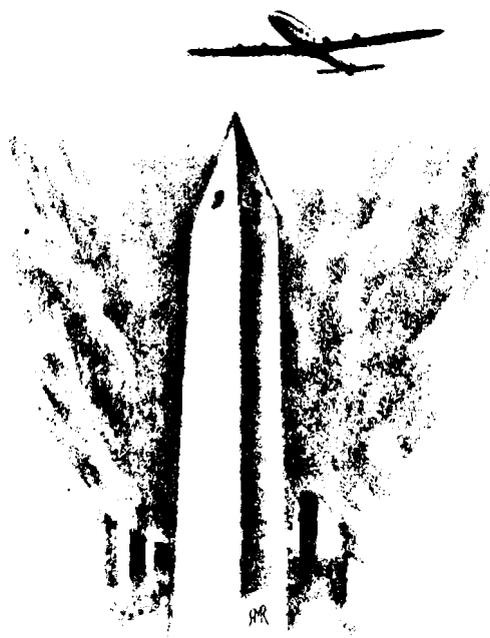
La incorporación del Aeroparque al patrimonio de la Capital de la República será un factor de embellecimiento y progreso, transformando gradualmente las

características de una de las zonas más pintorescas de la costa del río de la Plata, dentro del perímetro del municipio.

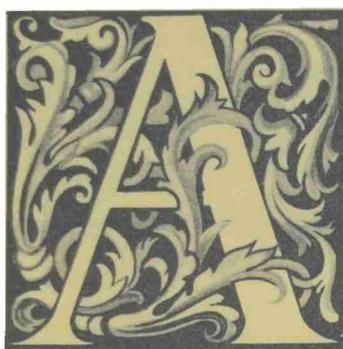
La acción conjunta de la Secretaría de Aeronáutica y el Ministerio de Obras Públicas permiten llevar a cabo los proyectos de urbanización trazados para el mejoramiento edilicio de la ciudad de Buenos Aires. Con su aplicación, la Capital de la República dispondrá de un conjunto de construcciones vinculadas directa e indirectamente a la actividad aeronáutica, comenzando en el Aeroparque, para proseguir hacia el Norte, con el monumental edificio de la Secretaría de Aeronáutica y el hidroaeropuerto a construirse en la prolongación de la Avenida General Paz. La población de Buenos Aires tendrá, pues, a su permanente disposición, la suma de facilidades que reporta el transporte aéreo, con sus ventajas y beneficios de innegable importancia y de todo orden.

Esas ventajas representan además una valorización creciente, operada a medida que el tiempo transcurre, porque la posesión de un espacio abierto de tales dimensiones, dotado de instalaciones importantes, y de ubicación tan destacada, constituye un patrimonio de incalculable mérito para la Capital de la República.

Por otra parte, el progreso de la Nación —dentro del cual se comprende el de sus centros urbanos— hacía impostergable la realización de una obra que, sumada al cinturón de aeropuertos y aeródromos que circundará la Capital Federal, por el Sur y el Oeste, permitiera intensificar el tránsito aéreo; es con ese fin que la Dirección de Infraestructura construye un *Aeroparque en plena Ciudad de Buenos Aires*.



LA TÉCNICA AL SERVICIO DE LAS CONSTRUCCIONES



fin de ejecutar todas las misiones que son de competencia de la Dirección General de Infraestructura, ésta dispone de los más avanzados medios que la técnica moderna ha construido y perfeccionado a fin de facilitar, con un mayor rendimiento y eficiencia, el proceso de construcción de los aeropuertos, aeródromos y todas las otras obras involucradas dentro de la infraestructura aeronáutica, que sirven como puntos de apoyo a la actividad aérea de la Nación.

Los elementos técnicos utilizados en el proceso constructivo de la infraestructura aeronáutica son de muy diversa índole, ajustándose su empleo a las características de la obra proyectada, con relación al terreno y al destino asignado a los trabajos. Por ello, desde el instante en que se proyecta un aeropuerto, durante su construcción y hasta su término con la habilitación al tránsito aéreo, múltiples son los elementos concurrentes, los que van desde el equipo topográfico y de agrimensura, de extrema precisión, hasta las grandes maquinarias que intervienen en el proceso constructivo, propiamente dicho.

La elección del campo y la determinación del emplazamiento que ha de tener el futuro aeropuerto, se inicia con el estudio meteorológico de la zona, el análisis del terreno y la distancia de los centros poblados a los cuales ha de beneficiar la obra. Conocido el régimen de vientos y los demás factores climatológicos locales, se procede al trazado de las pistas, procurándose el mejor aprovechamiento del espacio, de acuerdo a la intensidad de tránsito que ha de tener el aeropuerto.

Desde ese momento, todas las tareas se desarrollan en el terreno, con las mediciones topográficas, trazado de las curvas de nivel, etcétera. Simultáneamente,

La maquinaria más moderna ha sido incorporada al servicio de Infraestructura



se extraen muestras del suelo, cuyo análisis sirve para conocer el grado de resistencia y dureza del mismo, adaptándose en consecuencia a esas observaciones, las características de la construcción, tanto de pistas como de instalaciones.

El paso inmediato se inicia con el movimiento de tierra, para nivelar toda la superficie. Excavadoras mecánicas de grandes dimensiones entran en acción junto con las topadoras, abriendo las zanjas de drenaje, mientras que los equipos de nivelación extienden la tierra a la cual, en etapas sucesivas, se le incorporan las capas de material que tienen por objeto darle compacticidad al terreno, al cual se fija con rodillos de pata de cabra, pisones lisos, aplanadoras mecánicas y rodillos neumáticos múltiples.

Tanto los elementos de movilidad como las grandes excavadoras, niveladoras y topadoras, son automotrices y su capacidad de desplazamiento es extraordinaria, acelerándose las distintas etapas constructivas hasta completarse con la pavimentación de las pistas, empleando equipos de mezcladoras de hormigón, las que extienden uniformemente el material.

Recientemente se han incorporado al plantel de maquinarias utilizadas por la Dirección General de Infraestructura, equipos modernos que permiten la construcción de casas de emergencia, en un plazo no mayor de 24 horas.



Rumbo a los aeropuertos en construcción, van los modernos equipos técnicos

Estos elementos mecánicos acondicionan el terreno, preparan las fundaciones de la futura construcción y disponen en su lugar debido las diferentes partes constituyentes de la obra, mediante el procedimiento de la "prefabricación"

De esta forma, cada 24 horas, se levanta una casa para alojamiento de una familia o grupo de personas, según el tipo que se adopte en vista de las necesidades particulares de cada caso, y para dar satisfacción a exigencias diversas.

La incorporación de tan modernos medios técnicos, facilitará considerablemente la construcción de viviendas para el personal afectado a las diversas actividades aeronáuticas, o que presta servicios en las guarniciones y bases aéreas del interior del país, algunas muy alejadas de grandes poblaciones.

Toda esta variedad de máquinas y otros elementos mecánicos utilizados en las obras aumentan el rendimiento y la eficiencia de la labor. Para ello, la Dirección General de Infraestructura cuenta actualmente con los más modernos equipos de construcciones existentes, los que ya están en actividad en todo el territorio de la República, dedicados intensamente a la tarea de realizar el plan de obras que sirve al progreso aeronáutico de la Nación. Así, en constante evolución, se procura aliviar el trabajo de los obreros, poniendo *la técnica al servicio de las construcciones*.



Músculos de acero...



Construyendo Aeródromos

OBRA SOCIAL DE LA INFRAESTRUCTURA



CONSTRUIR aeropuertos y aeródromos no son las únicas funciones asignadas a la Dirección General de Infraestructura de Aeronáutica, ya que también tiene a su cargo la realización de otras obras, que indirectamente gravitan y constituyen los pilares sobre los cuales descansa la organización aeronáutica argentina. Por ello es que toda la labor que desarrolla la citada Dirección General constituye un factor de mejoramiento y progreso social, traducido en obras de gran aliento, inspiradas y animadas por un elevado espíritu de superación al servicio de los más necesitados.

Desde el año 1945 comienza a esbozarse, dentro de la organización aeronáutica, la modalidad inspiradora de los actos de gobierno, en materia de progreso social. La construcción de los barrios para personal, en las guarniciones aéreas, marca el primer paso en este orden de realizaciones, con el barrio de la Guarnición Aérea "Córdoba", cuyas construcciones quedaron habilitadas, en gran parte, el 4 de junio de 1947, constituyendo dicho barrio un verdadero Centro Cívico, donde anteriormente sólo existían despoblados. Todas estas obras, a las cuales se suman las ampliaciones y mejoras de las ya existentes en las bases aéreas, regionales de tránsito aéreo, etcétera, constituyen uno de los aspectos fundamentales de las tareas que desarrolla el organismo especializado.

Dentro de los próximos cinco años, y entre las grandes obras a realizar, se cuentan trabajos de proyecciones, los que, además de satisfacer las necesidades impuestas por el creciente ritmo de la actividad aérea, significarán un aporte valioso al patrimonio estatal, solucionando igualmente otros problemas de índole

Barrios obreros se levantan en todas las Guarniciones Aéreas de la República



social, al reunir grandes concentraciones de personal en un mismo ambiente, con ventajas positivas para el mejor desempeño de las tareas.

En ese sentido, y en primer término, figura la construcción del edificio de la Secretaría de Aeronáutica, a realizarse en terrenos próximos al Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, con el cual constituirá una verdadera unidad de conjunto aeronáutico. Asimismo, se habrá de edificar el Hospital Central de Aeronáutica, en la Capital, complementándose con el edificio de la Dirección General de Ayuda Social de Aeronáutica.

Fuera de la Capital Federal, las obras que la Dirección General de Infraestructura ha de efectuar, también revisten considerable importancia desde el punto de vista social, por cuanto contribuirán al adelanto de los centros poblados donde se efectúen las construcciones, incorporándoles grandes masas arquitectónicas. Entre esas obras, figuran las mejoras y ampliaciones de las guarniciones aéreas, establecimientos militares, regionales de tránsito aéreo, estaciones de radiocomunicaciones, observatorios meteorológicos y geofísicos, institutos de estudio como la Escuela Superior de Ingeniería Aeronáutica, y otros trabajos que, a su término dentro del quinquenio 1947-1951, habrán de incorporarse a la Aeronáutica para beneficio de la Nación.



Cada Barrio, además de alojamiento, tiene Iglesia, Proveduría y su Centro Cívico

También las construcciones en los barrios de oficiales, suboficiales, empleados y obreros, serán intensificadas en forma tal, que todos dispongan de cómodos y adecuados alojamientos. Su distribución será la siguiente:

Casas individuales de familia, a terminarse en el año 1949: Guarnición Aérea "Comodoro Rivadavia" 150 casas; Guarnición Aérea "Córdoba": obras de ampliación.

Casas individuales de familia, a terminarse en el año 1950: Guarnición Aérea "Reconquista" (Santa Fe): 282 casas; Guarnición Aérea "Carmen de Patagones" (Buenos Aires): 400 casas.

Casas individuales de familia, a terminarse en el año 1951: Guarnición Aérea "Coronel Pringles" (Villa Reynolds-San Luis): 570 casas; Guarnición Aérea "Tandil" (Buenos Aires): 780 casas; Guarnición Aérea "Mendoza": 610 casas; Guarnición Aérea "El Palomar": 400 casas; Guarnición Aérea "Chamical" (La Rioja) 367 casas; Guarnición Aérea "Paraná" (Entre Ríos): 480 casas; Guarnición Aérea "Santa Rosa" (La Pampa): 525 casas; Guarnición Aérea "Gallegos" 525 casas; Guarnición Aérea "Tucumán": 665 casas; Guarnición Aérea "Río Cuarto" (Córdoba): 420 casas, y Guarnición Aérea "Comodoro Rivadavia" 420 casas. Asimismo, alojamiento para solteros.

También el personal superior cuenta con adecuada vivienda, próximo a su trabajo



Complementariamente y sin olvidar la función rectora que es de competencia del Gobierno Nacional, en cuanto tiene por finalidad estimular y prestar su apoyo a las obras que contribuyen al progreso general de la República, la Dirección General de Infraestructura ha creado dentro de su organización un departamento que, con la denominación de Coordinación Federal, entenderá en todo lo relacionado con las ayudas terrestres que, independientemente de las realizaciones nacionales, ejecuten o proyecten los gobiernos provinciales. Esa labor de coordinación tiende a establecer una armonía de conjunto entre los propósitos del Gobierno de la Nación y las necesidades de las provincias, incorporándose a la Aeronáutica el régimen que ya demostró su bondad bajo el nombre de Ayuda Federal en la política vial de la República, al contribuir las autoridades centrales al mejoramiento de las comunicaciones de las respectivas provincias adheridas. Por similitud y teniendo en cuenta que los aeropuertos y aeródromos que se construyen en el país son los puntos de apoyo imprescindibles a las rutas aéreas, es fácil advertir la importancia que ha de alcanzar la acción de la Secretaría de Aeronáutica, como factor de progreso en la existencia de las provincias, coordinando planes y obras, cooperando en su realización y prestándole el apoyo material representado por la experiencia de sus técnicos y la potencialidad de sus equipos.

LA ARQUITECTURA MONUMENTAL AL SERVICIO DE AERONÁUTICA



A compleja acción que la Secretaría de Aeronáutica desarrolla para el mejor cumplimiento de sus funciones en lo militar, civil, social y económico, resulta afectada en la actualidad por los inconvenientes derivados de la dispersión y las precarias condiciones funcionales de los edificios que ocupan los diversos organismos que la constituyen. Las reparticiones integrantes de la Secretaría, ocupan hoy en la Capital Federal más de 40 edificios, en la mayoría de los casos inadecuados para el fin al cual sirven, desde que ellos no han sido construídos con miras a su ulterior y actual ocupación. La adaptación de tal número de edificios diseminados por los barrios más poblados de la ciudad, trae consigo una secuela de inconvenientes, que redundan en perjuicio de su mejor y más económico funcionamiento, destacándose entre los que más afectan, los siguientes:

- Dificultad de relación de las reparticiones entre sí y con los diversos centros de actividad inherentes a su funcionamiento, ubicados en la capital y sus alrededores, con lo que se perturba la gestión.
- Elevado monto de los desembolsos en concepto de alquileres por locación.
- Menor rendimiento de trabajo, por realizarse éste en lugares inapropiados y sin comodidades, con el consiguiente recargo de tareas.
- Mayor número de personal, como consecuencia de la multiplicación de los servicios comunes a las distintas reparticiones.
- Mayor consumo de energía y combustibles, ocasionado por la mencionada dispersión de edificios y la necesidad de elevar el escaso confort de los mismos; todo lo cual presupone trabajo inútil no recuperable.

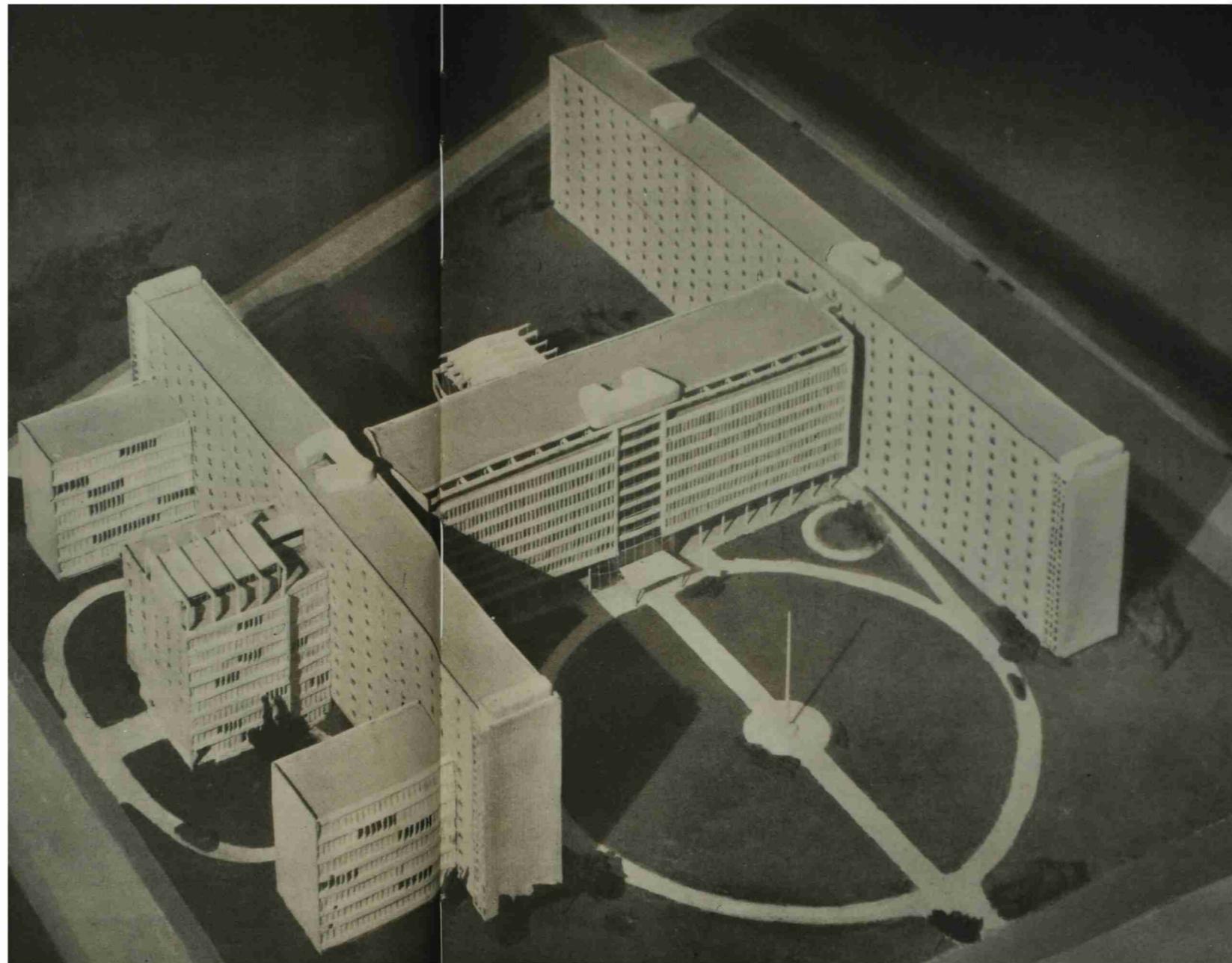
—Ausencia, en los actuales edificios, de la adecuada jerarquización, factor de carácter psicológico que deben poseer los inmuebles asiento de Organismos que, como la Secretaría de Aeronáutica, deben cumplir importantes funciones.

A estos factores negativos cabe agregar aquellos otros de carácter social y urbanístico que indirectamente son consecuencia de los hechos mencionados:

—Disminución de viviendas para la población; dificultad de estacionamiento; congestión de tránsito; complicación en las tramitaciones y gestiones que deben realizarse ante varias reparticiones, etcétera.

Para obtener la máxima eficiencia y la necesaria agilidad en la labor a efectuar por cada una de las reparticiones y en conjunto por la Secretaría de Aeronáutica, se hacía, pues, imprescindible e impostergable la construcción de un edificio que satisficiera todas sus necesidades, centralizando sus autoridades, simplificando su funcionamiento y facilitando el control.

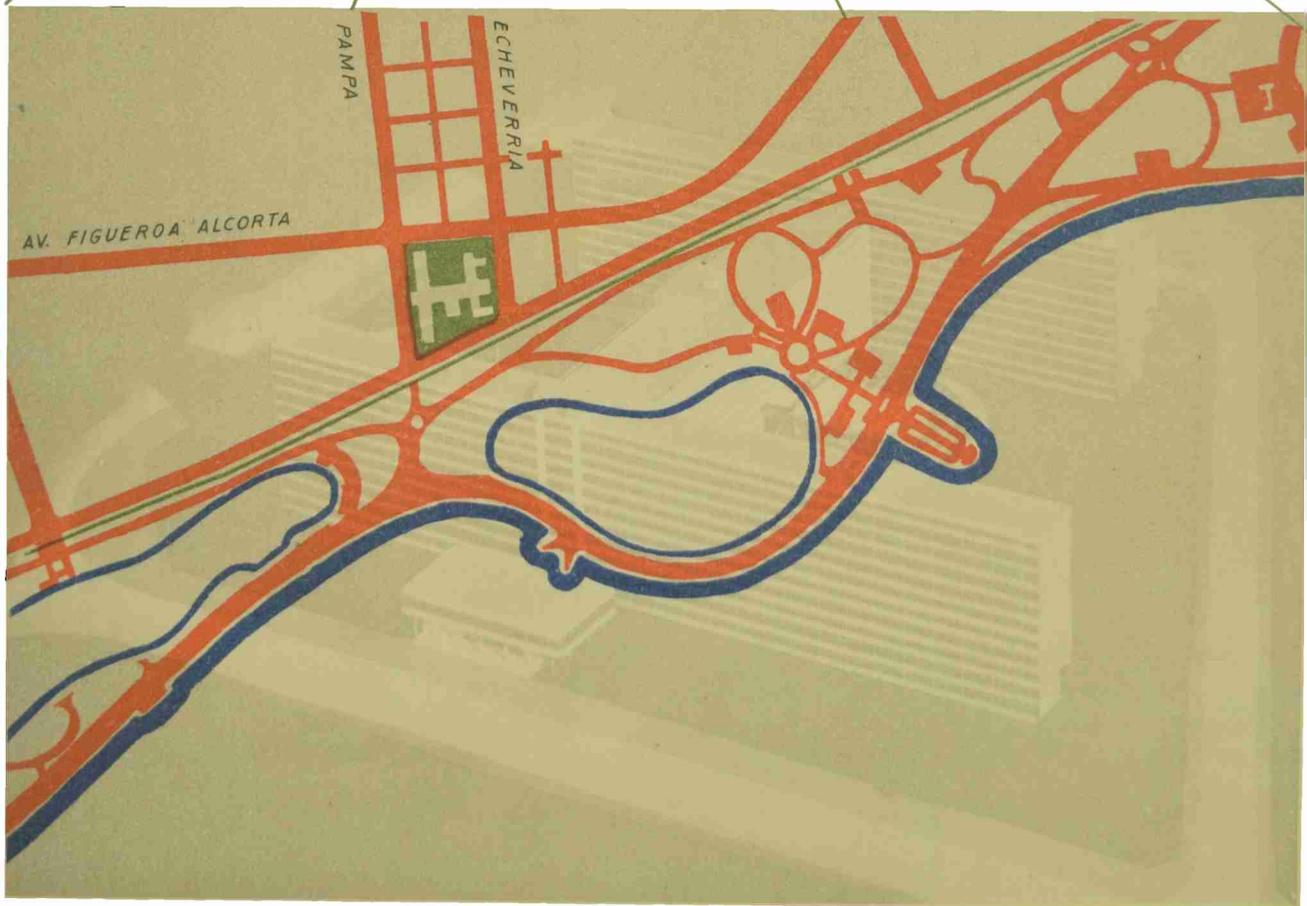
El primer paso dado por la Secretaría para tal fin, fué la elección de un terreno que por sus dimensiones y ubicación permitiera la construcción de un edificio apto para las necesidades actuales y con la consiguiente elasticidad para poder prever las futuras ampliaciones que, necesariamente, han de tener que contemplarse más adelante, debido a la continua evolución de la aviación en todo el mundo, y de la actual expansión de la nuestra, especialmente.



El proyecto de edificio para la Secretaría de Aeronáutica y sus dependencias



DISPERSOS como están actualmente todos los edificios ocupados por reparticiones y dependencias de la Secretaría de Aeronáutica en la Capital Federal, la construcción del monumental edificio en la zona de Belgrano dará solución a múltiples problemas que afectan, tanto en lo funcional como en lo económico, el normal y eficaz desenvolvimiento de las importantes tareas asignadas a este Departamento de Estado. Asimismo, la construcción del edificio de la Secretaría de Aeronáutica proporcionará una nueva perspectiva, en cuanto a urbanismo, a la ribera norte del Municipio, en una continuidad armónica eminentemente práctica entre el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires y las obras de embellecimiento que el Ministerio de Obras Públicas efectúa en el mismo sector y que se completan con la dársena de hidroaviones frente a Rivadavia.



El terreno destinado (Avenida Figueroa Alcorta, Pampa, Echeverría y vías del F. C. del Estado) cumple con todas las condiciones exigidas: amplio y rodeado de parques o zonas libres; equidistante de la Plaza de Mayo y de la Avenida General Paz y unido a ambas por rápidas y eficientes vías de comunicación de tránsito ligero; limitado por las vías del F. C. del Estado, lo que permitirá la construcción de una estación intermedia próxima al Aeroparque y a la Dársena de Hidroaviones, obras ambas de innegable y creciente importancia para el tránsito aéreo del país y su conexión con la Capital Federal.

A los efectos de la construcción del edificio —futura sede de sus actividades— la Secretaría dispuso el llamado a concurso de anteproyectos. El criterio adoptado, al depositar su confianza en los arquitectos e ingenieros argentinos, fué coronado por el éxito, al permitir que en libre puja se aunaran esfuerzos y energías de todos ellos, para tratar de obtener un edificio que sea un alto exponente de arquitectura moderna y motivo también de orgullo, no sólo de la Aeronáutica, sino de la Nación entera.

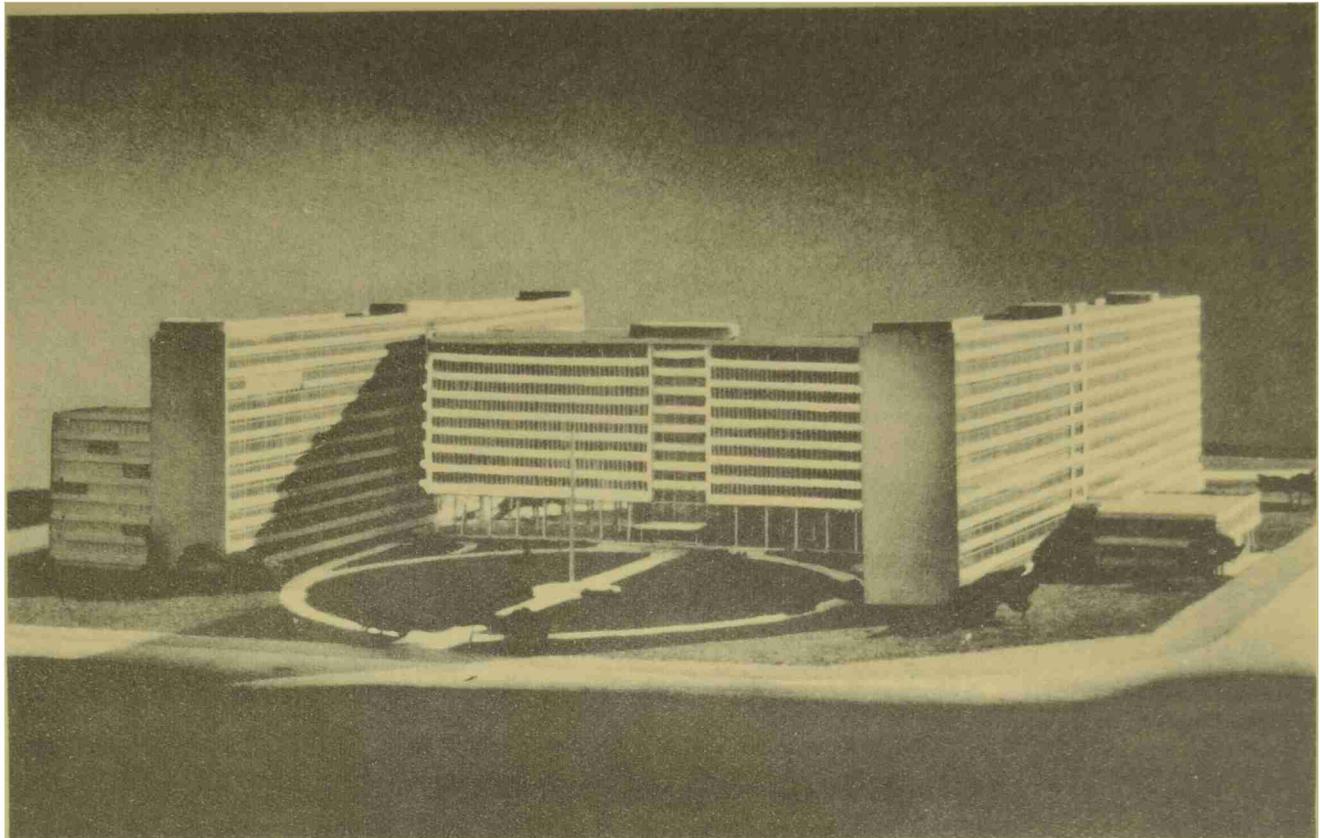
Al juzgar y confrontar los proyectos presentados, señaló el Jurado el acierto y previsión que tuvo la Secretaría al llamar a concurso público, destacando que este hecho implicaba un ejemplo digno de seguir por los demás organismos estatales, para dotar al país de las construcciones modernas acordes con el progreso alcanzado por el mismo.

El Jurado presidido por el Secretario de Aeronáutica, entonces Brigadier Mayor don Bartolomé de la Colina, e integrado por profesionales representantes de los Ministerios de Guerra y Marina, de la Municipalidad de Buenos Aires, de la Dirección General de Infraestructura, del Centro de Ingenieros y de la Sociedad Central de Arquitectos, luego de un prolijo estudio realizado en el transcurso de más de dos meses y medio, adjudicó el Primer Premio al anteproyecto presentado por los arquitectos señores Miguel A. Devoto, Alberto R. Lanusse, Eduardo A. Martín y Augusto S. Pieres.

Este proyecto fué concebido de acuerdo con los principios de la arquitectura moderna, y —empleando las propias palabras del Jurado— “evidencia un concepto rector basado en una valorización acertada de los aspectos fundamentales del problema y expresado en una sobria y equilibrada solución”

Ubicado en el terreno, de modo de dejar libre la mayor parte de su superficie, ofrece la particularidad de no formar patios cerrados y su composición abierta permite la continuidad del suelo y la perfecta unión del edificio con la naturaleza. De estructura simple, sobria e imponente, la futura sede de la Secretaría de

La monumental obra será un exponente de capacidad de los técnicos argentinos

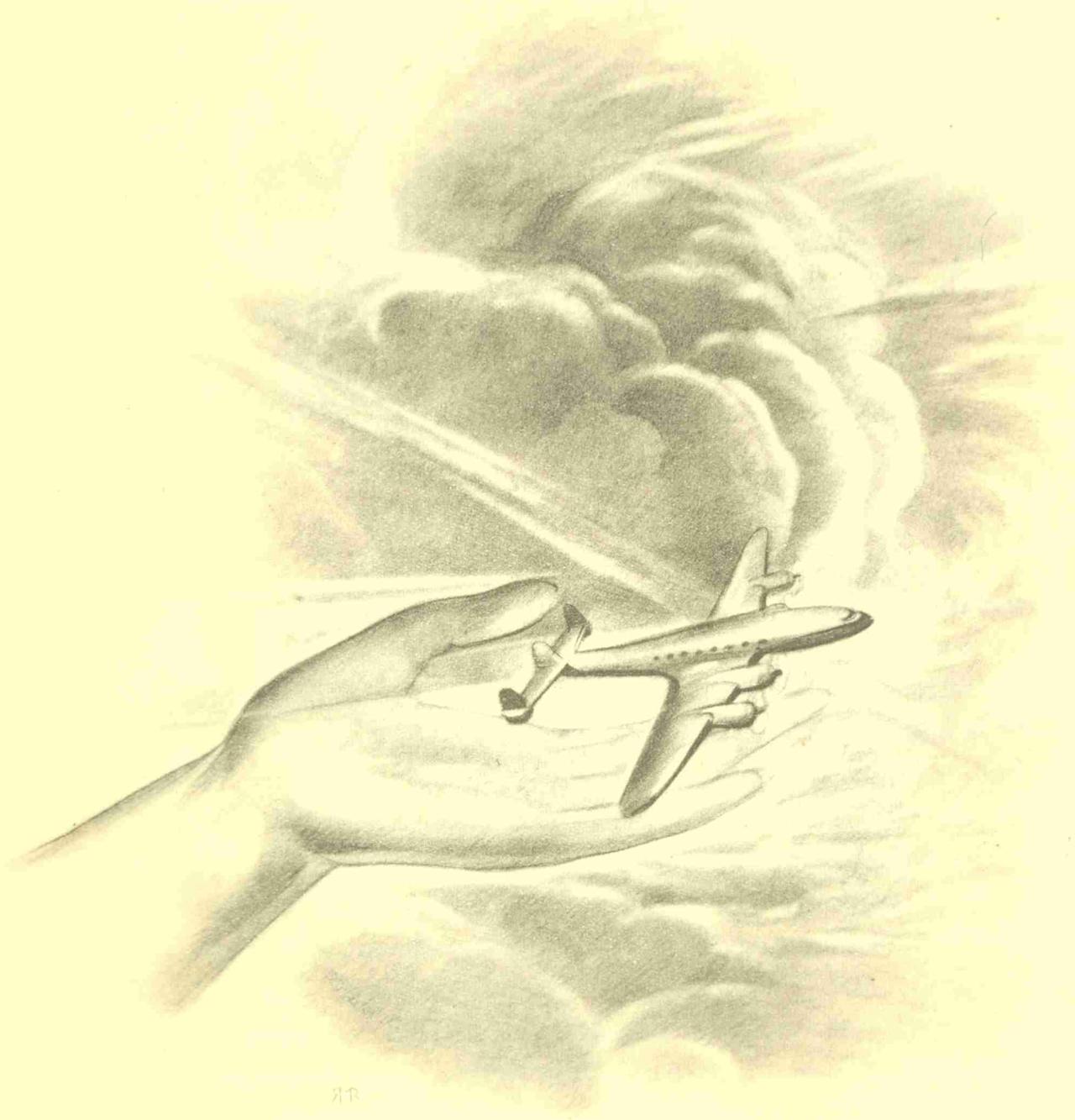


Aeronáutica, con sus once plantas, pasará a ser el mejor y más moderno de los edificios públicos de la República Argentina, equiparable a los más importantes del mundo, y un notable ejemplo del éxito que puede alcanzarse con la colaboración estrecha entre los organismos estatales y los capacitados profesionales del país, que tanto gravitan en el progreso nacional y cuya participación en obras de gran envergadura ha resultado siempre motivo de garantía, a la par que ha servido para impulsar la iniciativa privada, lo que es función de gobierno.

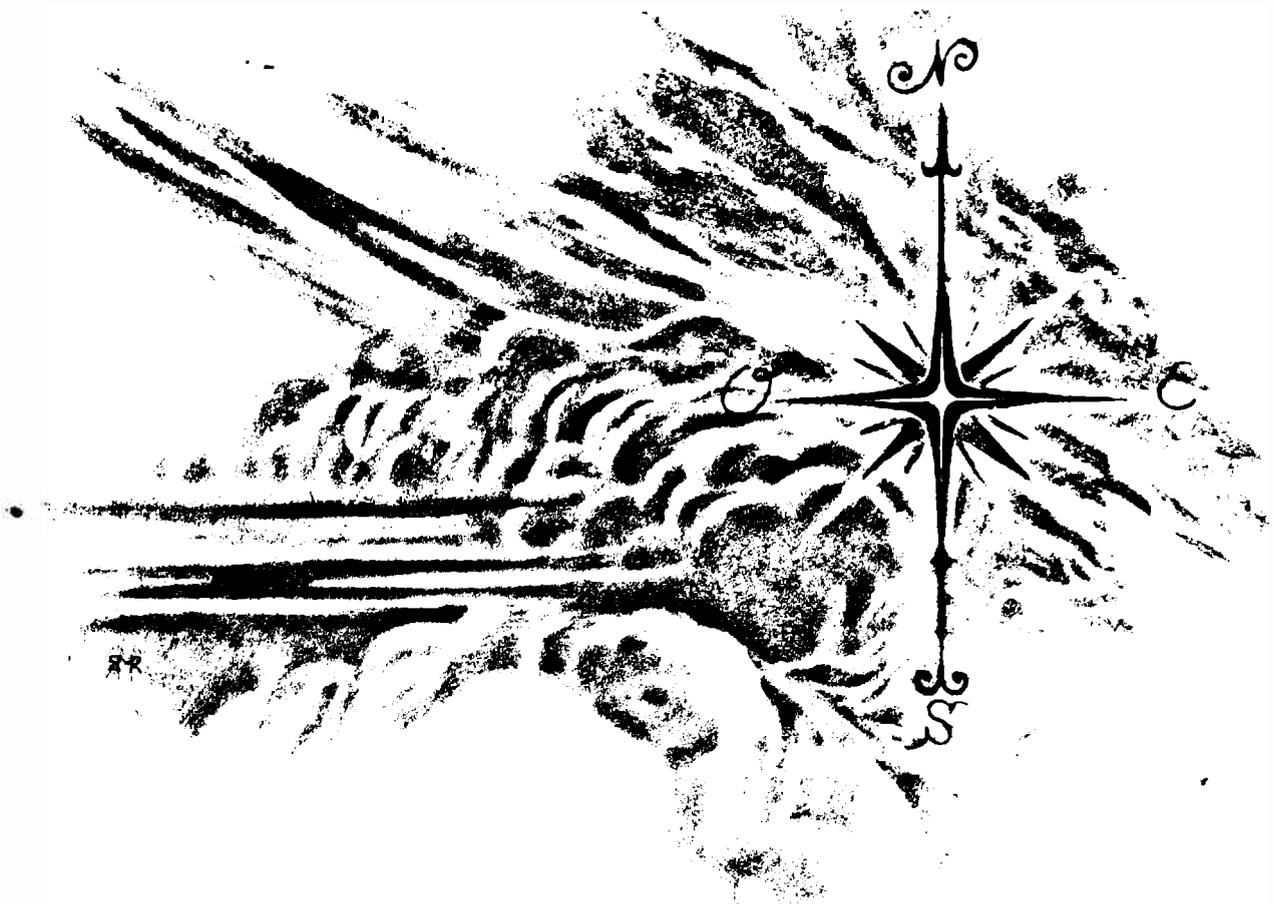
La jerarquía de la obra, las necesidades que con ella serán satisfechas en el orden funcional y práctico, impusieron a los autores del proyecto diversas exigencias que fué imprescindible tener en cuenta, respetándolas para que el conjunto no resultara disminuído en la armonía de sus formas. Del mismo modo se ha dado solución a otros problemas representados por las características del terreno y el subsuelo del solar donde habrá de erigirse la imponente edificación, futura sede de la Secretaría de Aeronáutica.

La consideración de unas y otras cuestiones —funcionales y técnicas— no ha sido óbice para que, en momento alguno, los profesionales a cuyo cargo quedó la materialización del proyecto definitivo, cumplieran lo que fuera propósito inicial: poner la *arquitectura monumental al servicio de Aeronáutica*.

SEGURIDAD DE VUELO



RR



AN importantes son los servicios de infraestructura para la existencia y evolución de la aeronáutica, como aquellas actividades que tienen por misión específica proporcionar los medios que, garantizando la seguridad al tránsito de los aviones, permiten sobrevolar la dilatada extensión del territorio nacional, en condiciones tales que los fenómenos atmosféricos incidan en la menor proporción posible sobre la normalidad de las líneas regulares a horario, especialmente. Esa misión vital dentro de la organización aeronáutica integral, corresponde al Servicio Meteorológico Nacional y a la Dirección del Tránsito Aéreo, organismos ambos que, por razones funcionales, actúan en estrecha y recíproca cooperación, utilizando los medios técnicos y procedimientos más modernos, con el fin de que la responsabilidad de las informaciones emitidas, al ser respaldadas por una organización esencialmente científica, satisfagan exigencias tan fundamentales como las impuestas por el transporte aéreo de vidas, materiales y correspondencia.

Con anterioridad a la creación de la Secretaría de Aeronáutica, fueron adoptadas las previsiones que, desarrolladas posteriormente, sirvieron de base para la organización de los servicios de protección al vuelo, observándose una concep-

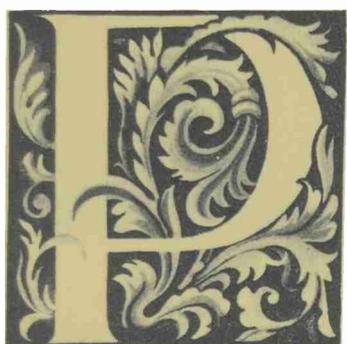
ción fundamentalmente nueva, al encarar la solución de los problemas planteados, por la organización de la seguridad de vuelo, prácticamente inexistente hasta entonces. Paralelamente con esas previsiones, se hizo no menos imperiosa la necesidad de adoptar medidas conducentes al control del tránsito de aviones dentro de los límites del territorio nacional, no sólo en el ejercicio de un derecho del Estado, sino también como una contribución más al progreso de la aeronáutica.

Tanto el Servicio Meteorológico Nacional como la Dirección del Tránsito Aéreo, desarrollan sus actividades en un plano de gran amplitud, pues la labor de ambos requiere el máximo posible de informaciones, cuyas características principales están dadas por la exactitud de las observaciones, por la precisión de las deducciones a que ellas puedan dar lugar y, por último, por la rapidez y celeridad de las transmisiones, que le son fundamentales.

Este complejo mecanismo, sobre el cual recae la responsabilidad de la protección al vuelo, está en constante evolución, concurriendo a su eficaz desempeño el personal argentino, que ha evidenciado en el transcurso de largos años de labor, gran capacidad de adaptación, junto con un elevado espíritu de perfeccionamiento y afán de superarse. Por ello, la regulación, control y ayudas a la navegación aérea, constituyen los más importantes aspectos de la labor fundamental que deben desarrollar las dependencias de la Secretaría de Aeronáutica dedicadas a la misión de, mediante el empleo de los medios técnicos y sistemas más perfectos, hacer cada vez más efectiva *la seguridad de vuelo*.



METEOROLOGÍA Y PROBLEMAS CONEXOS

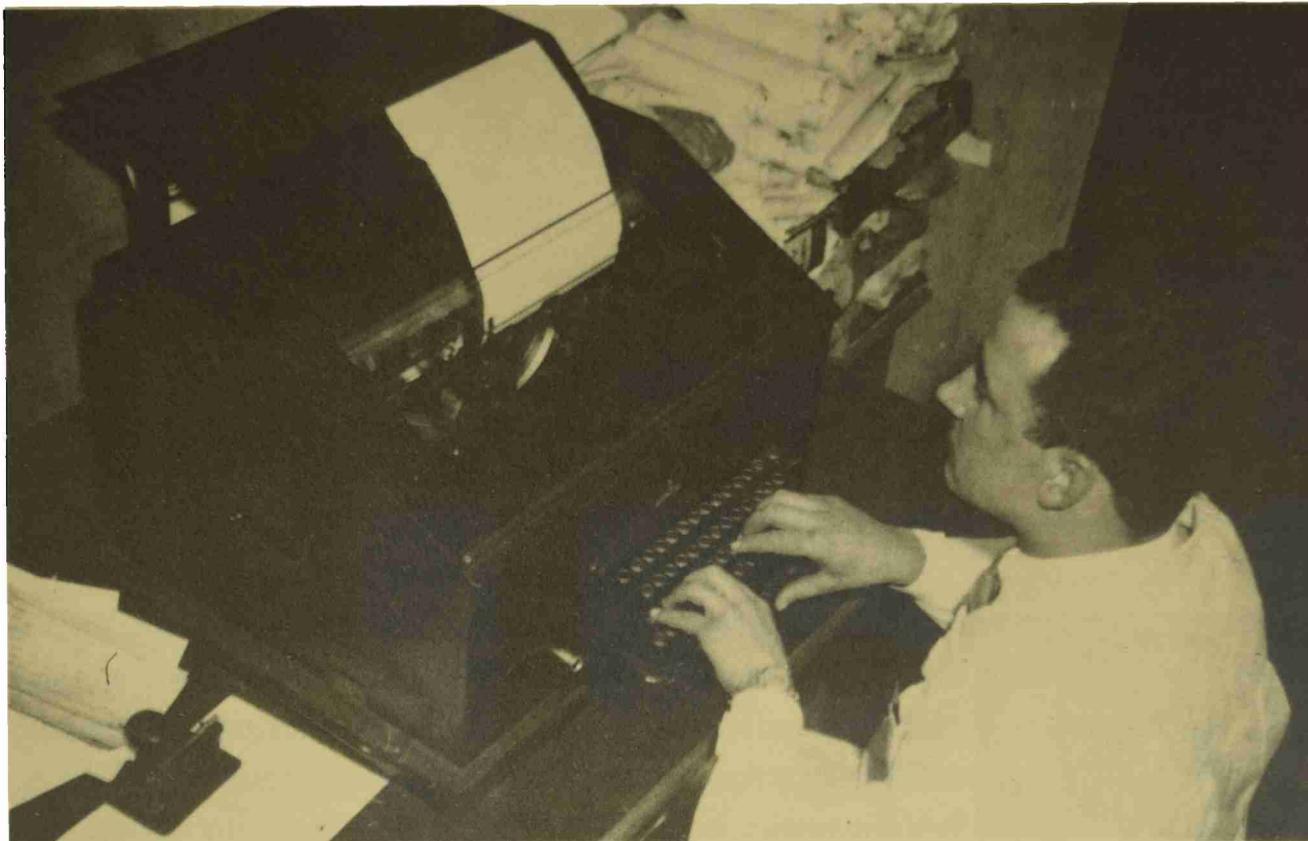


OR ser la atmósfera el medio en el cual se desarrolla la navegación aérea, reviste importancia excepcional el conocimiento, en forma anticipada, de los fenómenos que puedan afectarla, y que inciden en el normal movimiento de las máquinas que surcan la masa de aire que rodea la tierra. La meteorología, como ciencia dedicada al estudio e investigación de los fenómenos que afectan al tiempo, constituye un factor primordial dentro del sistema de protección de la navegación aérea, extendiéndose su campo de acción a otras actividades que, por las condiciones especiales del tan extenso territorio argentino, están singularmente supeditadas a las variaciones atmosféricas.

El conocimiento preciso y profundo de dichos factores y el estudio de sus alteraciones, constituía una necesidad imperiosa y una obra fundamental de gobierno, desde que la defensa nacional, las obras públicas o privadas, las industrias rurales o manufactureras, la navegación aérea y marítima, la colonización, los transportes terrestres, fluviales y el turismo, en todos sus aspectos, sólo pueden orientarse racionalmente con el debido conocimiento de las condiciones climatológicas del país, por medio de un órgano técnico especializado.

Hasta el 5 de mayo de 1945, la investigación meteorológica, a cargo de la ex Dirección de Meteorología, Geofísica e Hidrología, correspondía en el plano orgánico nacional al Ministerio de Agricultura, pero las necesidades cada vez más crecientes de la navegación aérea, como consecuencia de la nueva estructuración acordada a ese orden de actividades al crearse la Secretaría de Aeronáutica, impusieron la exigencia de que aquella dependencia pasara a integrar el nuevo De-

Una vez realizadas, las observaciones meteorológicas son centralizadas por teletipo



partamento de Estado, con la denominación de Servicio Meteorológico Nacional. Tal medida de gobierno tuvo por fundamento la necesidad de contar con un organismo estatal dedicado al estudio de la estructura de nuestra atmósfera, que mediante una reorganización de sus misiones, acordara prioridad sobre todas las demás actividades a la aeronavegación, dado que ésta requiere mayor frecuencia y exactitud en las observaciones y predicciones.

Para el desarrollo de sus funciones específicas, el Servicio Meteorológico Nacional dispone de una red de observatorios y estaciones meteorológicas diseminadas por todo el territorio de la República.

En cuanto a los observatorios, ninguna oportunidad mejor que la presente para, recordando los derechos de soberanía proclamados por la Nación con respecto a la Antártida e islas del mar austral, inclusive las Malvinas, poner de manifiesto que desde el año 1908 nuestro país ejercita tales principios en las Islas Orcadas. El observatorio instalado en aquella avanzada del Continente Antártico es no solamente un pedazo de territorio nacional sobre el cual ondean airoso y soberanos los colores patrios, sino también una avanzada de la civilización, para servir a la cual anualmente va a recluirse un núcleo de argentinos que con abnegación contribuye al progreso de las ciencias, aportando sus preciosas observaciones



Con los datos correspondientes, personal experto confecciona la Carta del Tiempo

meteorológicas y geofísicas, al mejor conocimiento de los fenómenos atmosféricos, para determinar sus causas y predecir sus variaciones o alteraciones, en base a la experiencia acumulada.

Las instalaciones del Observatorio Meteorológico de las Islas Orcadas, han sido ampliadas considerablemente en el transcurso del año 1946, mejorando sus condiciones de habitabilidad, con la incorporación de nuevas construcciones.

La Secretaría de Aeronáutica, en concordancia con los principios sustentados por el gobierno nacional, refirmó los conceptos de soberanía sobre el territorio antártico, al proclamar en la Conferencia Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.) celebrada en Lima el año 1947, los derechos de la Argentina a ejercer el control sobre las ayudas a la aeronavegación a instalarse en las zonas australes.

En la ruta a Chile, se fueron escalonando las estaciones hasta llegar al macizo andino, instalándose el Observatorio del Cristo Redentor a 3.832 metros de altura sobre el nivel del mar, siendo por ello el más elevado del mundo con personal.

Por lo que hace a su organización y funciones, el Servicio Meteorológico Nacional desarrolla actividades que comprenden: -Formulación de pronósticos del tiempo, para satisfacer los requerimientos de la aeronáutica; esos mismos pro-

Metido en la Cordillera, el Observatorio del Cristo Redentor cumple su misión



nósticos son utilizados con carácter general y por la navegación marítima. –Estudios aerológicos y climatológicos; los primeros para determinar la circulación de la atmósfera y régimen de los vientos, los segundos comprenden lo referente al clima y sus variaciones; asimismo, observaciones relacionadas con la bioclimatología humana. –Protección a la vida humana en el mar, mediante la meteorología marítima, hallándose en funcionamiento seis centrales. –Formación de personal técnico, mediante la habilitación de cursos especializados de computadores y observadores meteorológicos. –Observaciones geofísicas, que incluyen las de geomagnetismo realizadas por los observatorios de La Quiaca (Jujuy), Pilar (Córdoba) e Islas Orcadas del Sur. –Igualmente se efectúan estudios e investigaciones sísmológicas y vulcanismo. Como complemento se realizan observaciones de radioactividad, electricidad atmosférica, heliofísica y radiación solar, radiación cósmica e investigación de la ionósfera. –Investigaciones hidrológicas, estrechamente vinculadas al proceso meteorológico, y que comprenden las siguientes actividades: estudios de lluvias o pluviometría; hidrometría, con el análisis de las alturas, variantes y régimen de los ríos, lagos, glaciares y napas de agua subterráneas. –Agrometeorología, con la determinación de los factores meteorológicos que influyen en las actividades agropecuarias de carácter general.



SINÓPTICAS

1943: 113
 1947: 207
 1949: 220
 1951: 285



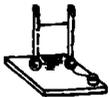
RADIOSONDAS

1943: —
 1947: —
 1949: 10
 1951: 20



AEROLÓGICAS

1943: 24
 1947: 26
 1949: 39
 1951: 61



CLIMATOLÓGICAS Y BIOCLIMATOLÓGICAS

1943: 73
 1947: 92
 1949: 155
 1951: 173



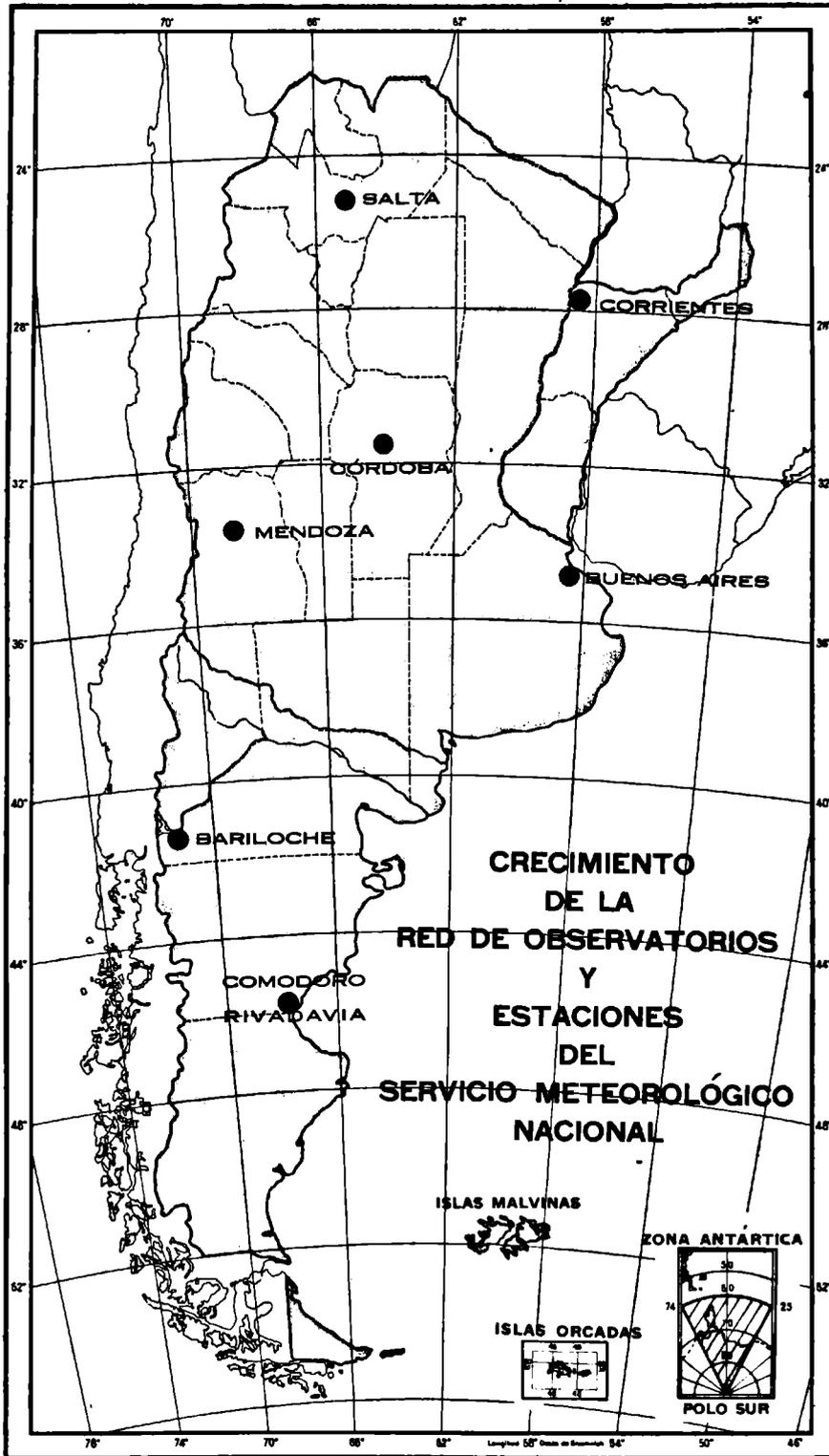
AGROMETEOROLÓGICAS

1943: —
 1947: 20
 1949: 34
 1951: 42



SISMOMÉTRICAS

1943: 2
 1947: 4
 1949: 15
 1951: 19



TERMOPLUVIOMÉTRICAS

1943: —
 1947: —
 1949: 800
 1951: 1500



SECCIONALES MARÍTIMAS Y SEMÁFOROS

1943: —
 1947: 8
 1949: 14
 1951: 20



ELECTRICIDAD ATMOSFÉRICA

1943: 2
 1947: 4
 1949: 13
 1951: 29



PLUVIOMÉTRICAS

1943: 3300
 1947: 3700
 1949: 4700
 1951: 5700



GEOMAGNÉTICAS

1943: 181
 1947: 204
 1949: 302
 1951: 302



RADIACIÓN SOLAR

1943: 30
 1947: 35
 1949: 42
 1951: 45

En el extremo Norte,
el Observatorio de
La Quiaca integra la
Red Meteorológica



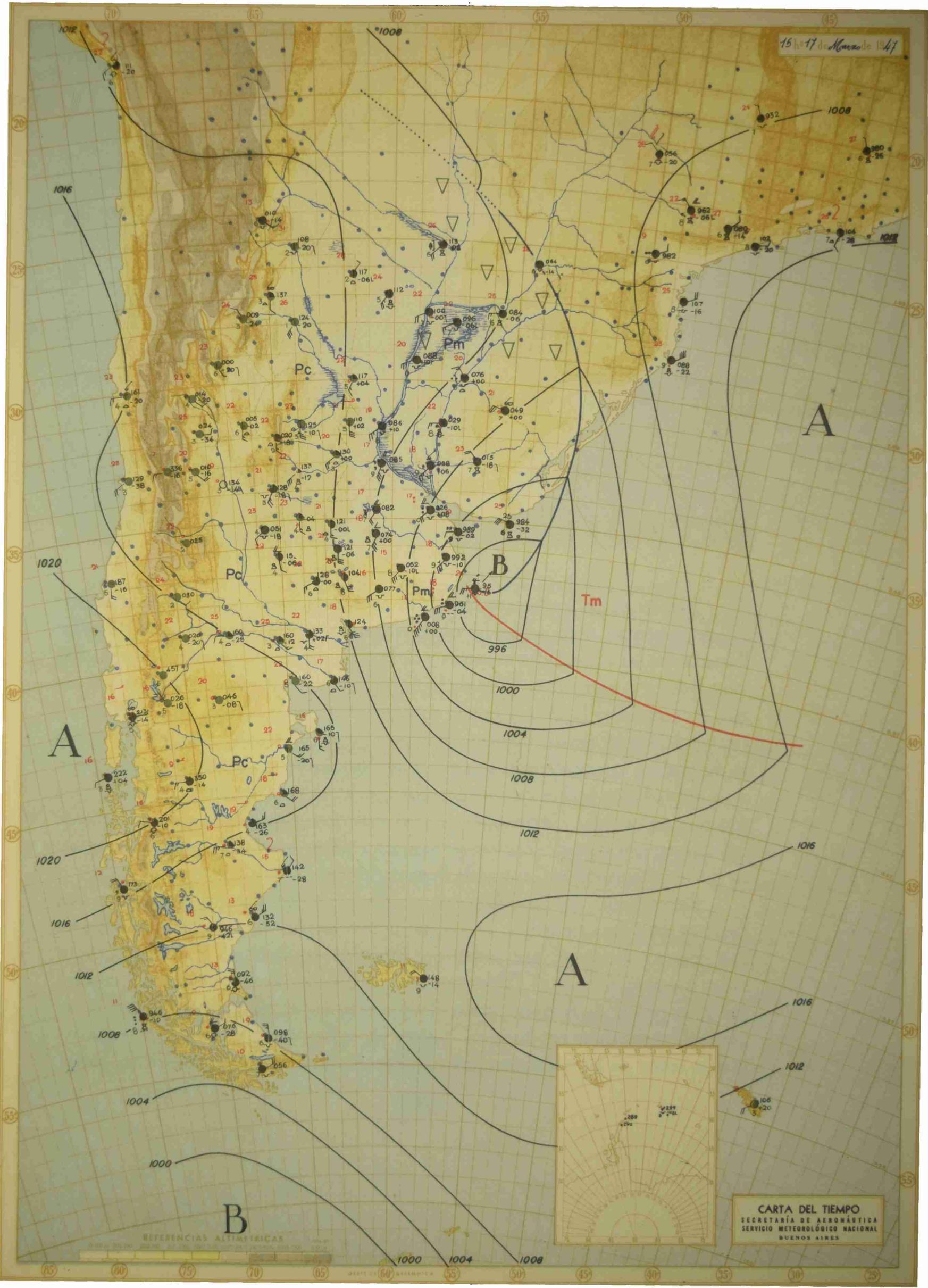
Dedicado exclusivamente a la actividad de vuelo y dependiente de la Dirección del Tránsito Aéreo, funciona el Servicio Meteorológico de Aeronáutica, organismo que utiliza las observaciones de la red del Servicio Meteorológico Nacional para, con su fijación dentro de la carta sinóptica del tiempo, establecer los pronósticos que han de servir a la aeronavegación.

Toda esta tarea de recopilación de informes para su ulterior aplicación práctica, está polarizada en la Central de Pronósticos e Informaciones (C.P.I.), que suministra los datos necesarios a los aviones en vuelo, al propio tiempo que se actualizan las observaciones con las novedades registradas en el transcurso de la navegación.

El constante perfeccionamiento de la técnica, trajo aparejada una mayor intensificación en los estudios meteorológicos con la invención del "R.A.D.A.R.", utilizado actualmente para la exploración de la atmósfera; es posible con él la localización de frentes de tormenta y estados nubosos a grandes distancias, manteniéndose el control hasta los 26.000 metros de altura aproximadamente.

Característico dentro de la organización del Servicio Meteorológico Nacional es el Observatorio Central de Buenos Aires, más conocido con la denominación de Observatorio de Villa Ortúzar.

15 de Marzo de 1947



REFERENCIAS ALTIMÉTRICAS

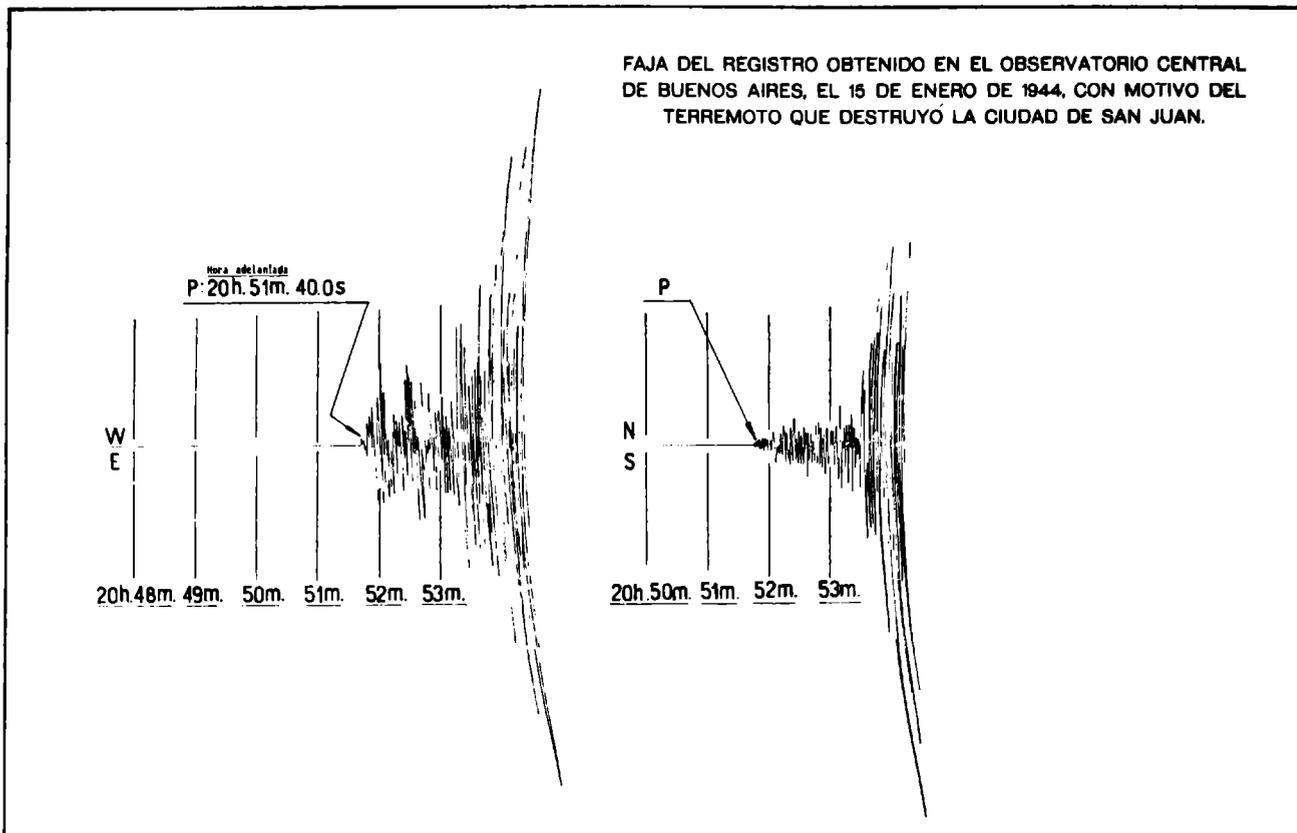
CARTA DEL TIEMPO
 SECRETARÍA DE AERONÁUTICA
 SERVICIO METEOROLÓGICO NACIONAL
 BUENOS AIRES

En la Antártida, como muestra de soberanía, funciona un observatorio argentino



Dentro de su perímetro funcionan las instalaciones científicas más modernas de su género, dedicadas a las observaciones atmosféricas, sus relaciones e influencia con las actividades humanas y de la producción, estudio de los fenómenos vinculados a la estructura física de la tierra, sus alteraciones sísmicas, magnetismo, etcétera. Por la misma índole especializada de las labores que se cumplen dentro del Observatorio Central de Buenos Aires, poco conocida para el público es su misión, trascendiendo solamente en los casos de conmociones naturales, materializadas en hechos extraordinarios que, en su oportunidad, han tenido viva repercusión popular. Temporales de gran violencia, terremotos y otras alteraciones terrestres o atmosféricas han servido para poner, transitoriamente, en contacto con el Observatorio Central de Buenos Aires al público argentino.

Sin embargo, las tareas que se cumplen en dicho lugar están sujetas a una rigurosa disciplina científica, que ha permitido desde hace muchos años atender con singular eficiencia, incesantemente superada, las misiones asignadas. La actividad desarrollada en el Observatorio Central de Buenos Aires es, por otra parte, el reflejo de la labor que se lleva a cabo en las otras dependencias de su género, establecidas en distintos lugares de la República y que se complementa con la labor de las estaciones meteorológicas, geofísicas, bioclimáticas, hidro-



En ocasión del sismo que asoló a San Juan, saltaron las agujas al efectuar el registro

lógicas y agrometeorológicas dependientes del Servicio Meteorológico Nacional. El Observatorio Central de Buenos Aires tiene a su cargo el estudio de los fenómenos meteorológicos y geofísicos, como asimismo los hidrológicos en cuanto se refiere a la pluviometría en general.

En el aspecto exclusivamente meteorológico, se realizan las observaciones y mediciones correspondientes a un esquema completo.

En lo tocante a hidrología, el Observatorio Central de Buenos Aires reúne datos sobre cantidad y características de las precipitaciones pluviales, las que concurren con las observaciones obtenidas en la red de estaciones pluviométricas de todo el país, al estudio de los procesos meteorológicos vinculados al fenómeno de la evaporación. En la República están instalados, aproximadamente, 3.500 pluviómetros, 60 nivómetros –medidores de nieve– y 35 totalizadores de lluvia y nieve caídas. Tanto las informaciones emanadas del Observatorio Central de Buenos Aires como del resto de la red pluviométrica, son consignadas en dos boletines diarios de la Carta del Tiempo, en la misma forma que se registran en dicha publicación todas las demás observaciones de orden meteorológico y que constituyen el fundamento esencial de la organización dedicada, en gran parte, a velar por la seguridad de la navegación aérea.

En lo concerniente a los estudios e investigaciones geofísicas, el Observatorio Central de Buenos Aires cuenta, además de las instalaciones registradoras de temblores y sismos, con otros mecanismos no menos delicados que complementan aquellas observaciones y que sirven para abarcar en toda su amplitud los complejos problemas que son de su competencia.

El instrumental del Observatorio, al igual que el que equipa las demás estaciones del Servicio Meteorológico Nacional, es no sólo el de mayor precisión existente, sino también que en buena parte ha sido diseñado y construido en el país por técnicos, mano de obra y materiales nacionales, que no desmerecen en nada del importado. De la labor desarrollada, tanto en el Observatorio Central de Buenos Aires como en los demás institutos dependientes del Servicio Meteorológico Nacional diseminados en el país, ha surgido una conciencia y espíritu científicos tan elevados, que definen con personalidad propia la característica sobresaliente de tal organización: la exactitud y precisión de sus observaciones, investigaciones y conclusiones. Toda esa importante labor ha contribuido a prestigiar, en el orden internacional, la posición de la República Argentina, reconociéndose en congresos mundiales de la materia, la trascendencia de la cooperación que nuestro país presta al progreso de las comunicaciones aéreas, en primer término, y a las demás investigaciones que concurren al mejor conocimiento de los fenómenos naturales; y para prevenir, asimismo, en medida de lo posible, sus consecuencias sobre la vida humana por medio del estudio de la *Meteorología y problemas conexos*.



TELECOMUNICACIONES

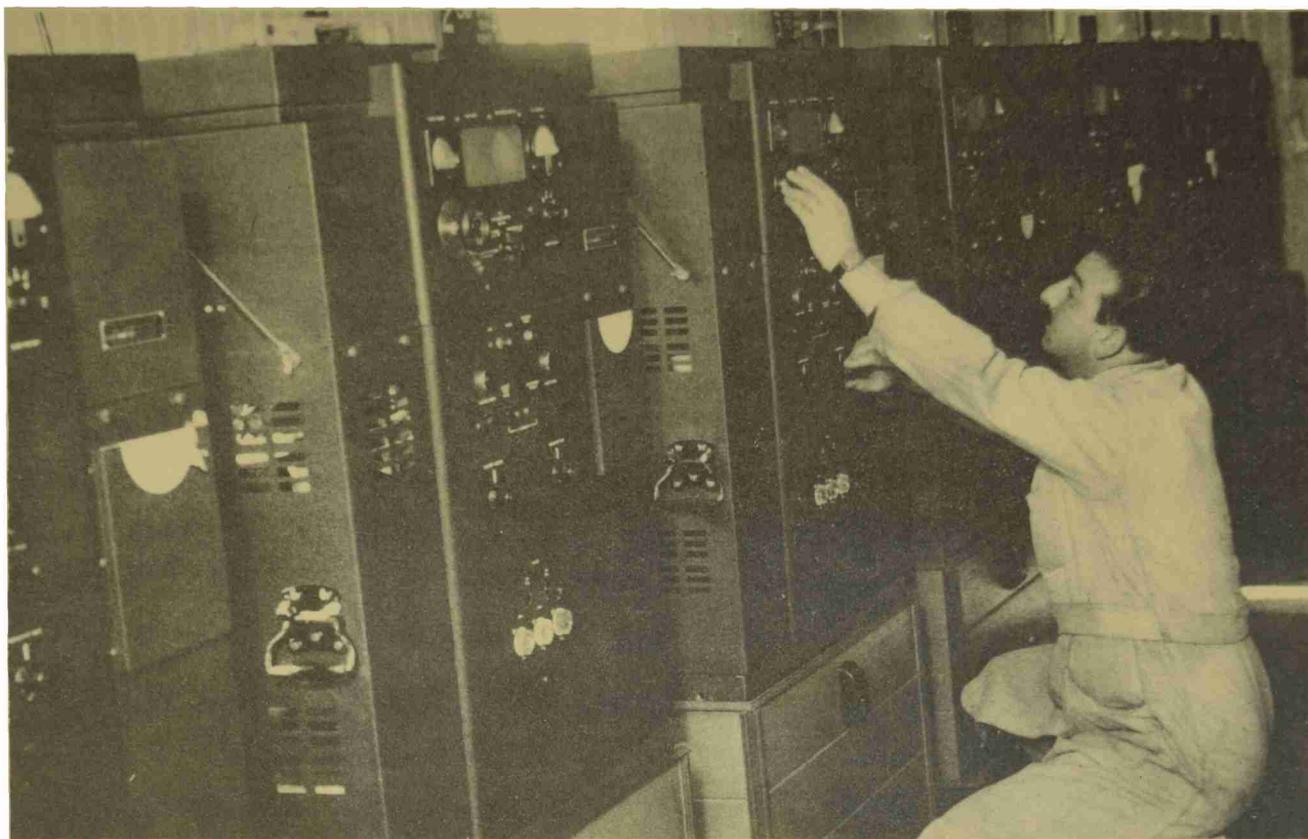


ONOCIDO el estado del tiempo y traducido en el informe meteorológico, el proceso subsiguiente dentro de la organización destinada a garantizar la seguridad de la navegación aérea, está dado por la transmisión de aquellas observaciones y del pronóstico que de las mismas se deduzca, con la mayor celeridad, sirviendo a ese fin todos los medios de comunicación proporcionados por la técnica más moderna y que la Secretaría de Aeronáutica ha obtenido para su servicio. Corresponde atender este aspecto tan delicado como complejo de la organización, a la Dirección del Tránsito Aéreo, y es ejecutado por el Departamento de Comunicaciones, sirviéndose para ello de la Red de Telecomunicaciones de Aeronáutica. Esta misma red forma parte, desde el 4 de junio de 1947, del patrimonio del Estado, como consecuencia de la política de recuperación de los servicios de carácter público, emprendida por el Superior Gobierno Nacional, adquiriéndose en la oportunidad precitada las instalaciones de telecomunicaciones de propiedad de empresas privadas de aeronavegación, para ser puestas al servicio del conjunto de las actividades de vuelo.

Esa red de telecomunicaciones, a la cual se incorporan paulatinamente todas las mejoras y perfeccionamientos técnicos que es dable obtener, está prestando importantes servicios dentro del promisorio panorama general que ofrece el desarrollo de la Argentina en todos sus aspectos.

Los elementos de que dispone la Dirección del Tránsito Aéreo para la atención del servicio de telecomunicaciones afectado a la aeronáutica, comprenden desde el R.A.D.A.R, cuyas instalaciones ya funcionan en el país, hasta las radiobali-

Centrales completas de radio, integran los servicios de la Aeronáutica Nacional

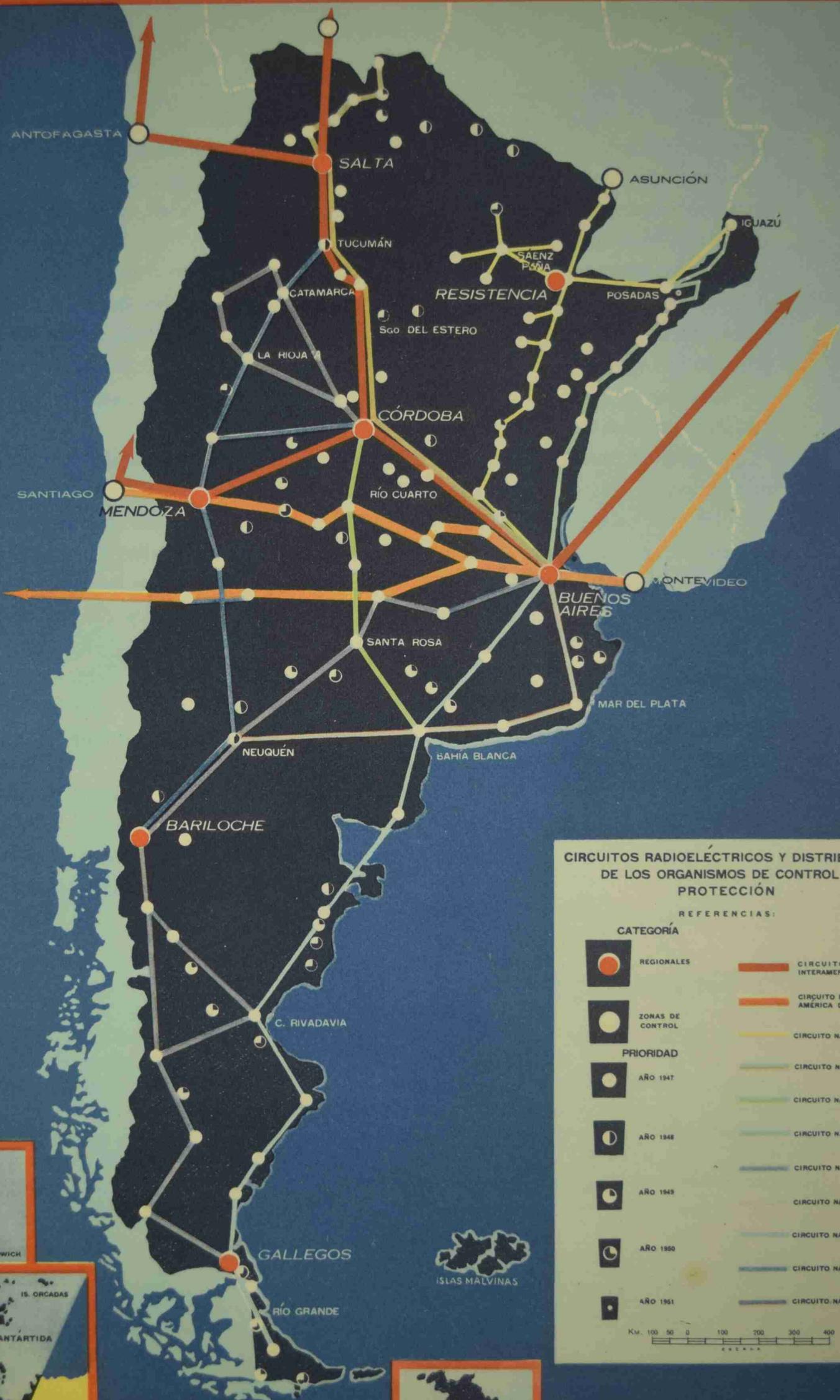


zas y radiofaros como ayudas al vuelo, establecidas a lo largo de las rutas o en los aeropuertos o aeródromos para facilitar, mediante el empleo de ondas ultracortas, el despegue o aterrizaje sin visibilidad.

Asimismo y dentro del campo de las telecomunicaciones, para la transmisión de los meteoros o informes de servicio, se ha implantado el teletipo, como auxiliar de otros medios establecidos con anterioridad y que comprenden el teléfono, el telégrafo, la radiotelegrafía y la radiotelefonía, utilizándose en las comunicaciones radioeléctricas ondas largas, cortas, ultracortas y microondas.

Tal despliegue de frecuencias de transmisión y recepción, plantea la solución de una serie de problemas que, en la faz técnica, exigen disponer de un material de características adecuadas al tipo de servicio que debe prestar y, a veces, en condiciones extraordinarias de operación. Por otra parte, para el manejo de tal variedad de elementos técnicos, corresponde disponer de personal eficiente en grado sumo, y capacitado, profesional y técnicamente, para resolver cada situación particular, que pueda presentarse.

La participación que cabe a las telecomunicaciones dentro del conjunto de operaciones asignadas a la Dirección del Tránsito Aéreo, comprende enlaces y conexiones, relativos todos a la actividad de vuelo.

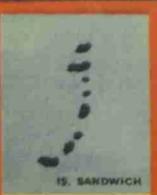
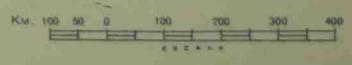


CIRCUITOS RADIOELÉCTRICOS Y DISTRIBUCIÓN DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL Y PROTECCIÓN

REFERENCIAS:

CATEGORÍA

- | | | | |
|--|------------------|--|---------------------------------|
| | REGIONALES | | CIRCUITO INTERAMERICANO |
| | ZONAS DE CONTROL | | CIRCUITO EUROPA-AMÉRICA DEL SUR |
| | PRIORIDAD | | CIRCUITO NACIONAL N.º 1 |
| | AÑO 1947 | | CIRCUITO NACIONAL N.º 2 |
| | AÑO 1948 | | CIRCUITO NACIONAL N.º 3 |
| | AÑO 1949 | | CIRCUITO NACIONAL N.º 4 |
| | AÑO 1950 | | CIRCUITO NACIONAL N.º 5 |
| | AÑO 1951 | | CIRCUITO NACIONAL N.º 6 |
| | | | CIRCUITO NACIONAL N.º 7 |
| | | | CIRCUITO NACIONAL N.º 8 |
| | | | CIRCUITO NACIONAL N.º 9 |

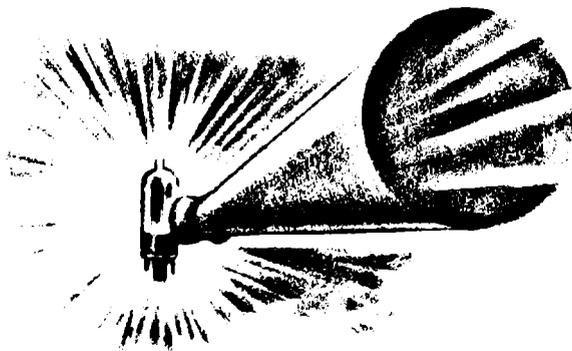


Es de su competencia proveer canales radioeléctricos para las siguientes principales funciones: transmisión y recepción de partes meteorológicas; control del sobrevuelo por intermedio de las Regionales y Torres de Control; ayudas a la aeronavegación para el despegue y aterrizaje sin visibilidad; y enlace desde tierra con el avión en vuelo o viceversa.

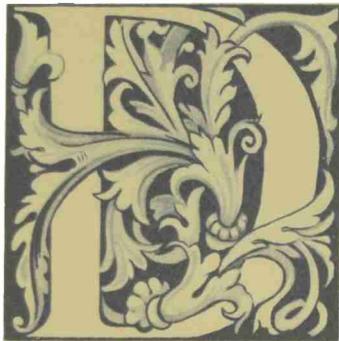
Todas estas tareas, desarrolladas en un plano tan vasto como lo es nuestro país, tienen por finalidad esencial garantizar la seguridad sobre las rutas principales, determinadas por Decreto de fecha 10 de julio de 1944, como primer paso en la organización definitiva de la navegación sobre el territorio argentino, conciliando los derechos de la Nación con las exigencias impuestas por el creciente impulso de las comunicaciones aéreas.

Por otra parte, y en el orden internacional, dada la posición geográfica que ocupa el país con respecto al tránsito mundial, ha sido necesario establecer circuitos radioeléctricos con equipos constantemente perfeccionados, cuya importancia está dada por el volumen creciente de las comunicaciones con las aeronaves en vuelo que llegan al territorio de la República desde todas las direcciones.

En tal sentido, la Argentina, como signataria de los acuerdos y convenciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.), ha incorporado al sistema de seguridad de vuelo los más modernos elementos destinados a garantizar esa finalidad, que constituye el pilar en torno del cual descansa toda organización aeronáutica moderna y que se conoce, genéricamente, por *telecomunicaciones*.



CONTROL DE VUELO



ENTRO de la jurisdicción de la Dirección del Tránsito Aéreo está incluida una operación de excepcional importancia, puesto que a ella concierne velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones que regulan el sobrevuelo del territorio de la Nación, proporcionando, en forma coincidente, las indicaciones necesarias para el normal desenvolvimiento del tránsito de aeronaves, al par que contribuye al impulso de las comunicaciones aéreas en general. Esa misión corresponde al Departamento de Control de Vuelo y es cumplida por intermedio de las siete Regionales de Tránsito Aéreo, que, dividiendo al país en igual número de zonas, permiten llevar a cabo dentro de las mismas las tareas de regulación del movimiento en forma constante y segura. La ubicación de las regionales de control y sus zonas de influencia, es la más adecuada, en relación a la configuración geográfica y exigencias de operación.*

* *Regional Este:* con asiento en el Aeropuerto "Morón", provincia de Buenos Aires.

Regional Central: con asiento en el Aeropuerto "Córdoba", provincia de Córdoba.

Regional Oeste: con asiento en el Aeropuerto "Mendoza", provincias de La Rioja, San Luis, San Juan y Mendoza.

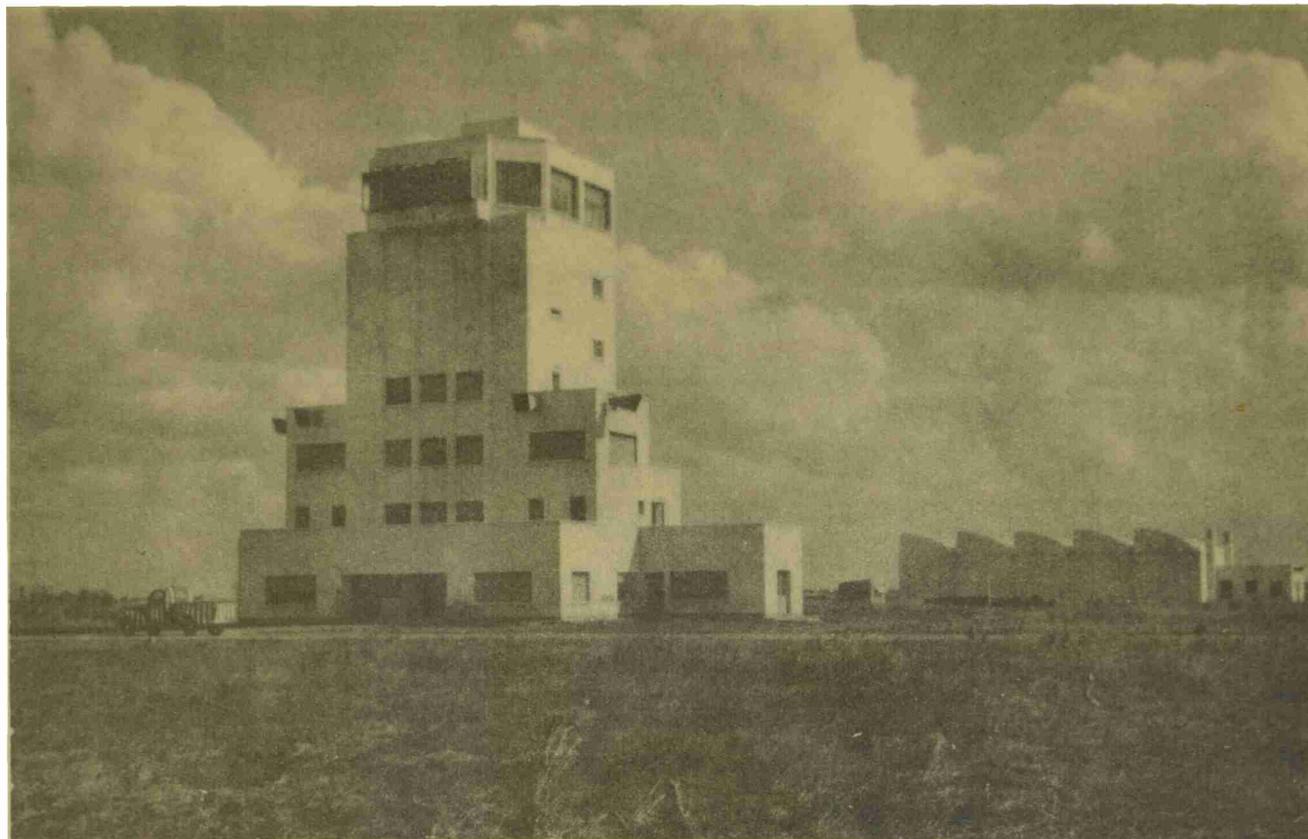
Regional Nor-Oeste: con asiento en el Aeropuerto "Salta", provincias de Salta, Santiago del Estero, Tucumán, Catamarca y Jujuy.

Regional Nor-Este: con asiento en el Aeródromo "Resistencia", provincias de Santa Fe, Corrientes y Entre Ríos; gobernaciones de Misiones, Chaco y Formosa.

Regional Sur-Oeste: con asiento en el Aeródromo "Bariloche"; gobernaciones de La Pampa, Río Negro, Neuquén y Chubut, y en esta última desde el límite con Río Negro, hasta el paralelo 44°.

Regional Sur: con asiento en el Aeródromo "Río Gallegos", gobernaciones de Chubut (desde el paralelo 44° hasta el límite con la gobernación de Santa Cruz), Santa Cruz y Tierra del Fuego.

En aeródromos, aeropuertos y bases, las Torres Control son ejes del Tránsito Aéreo



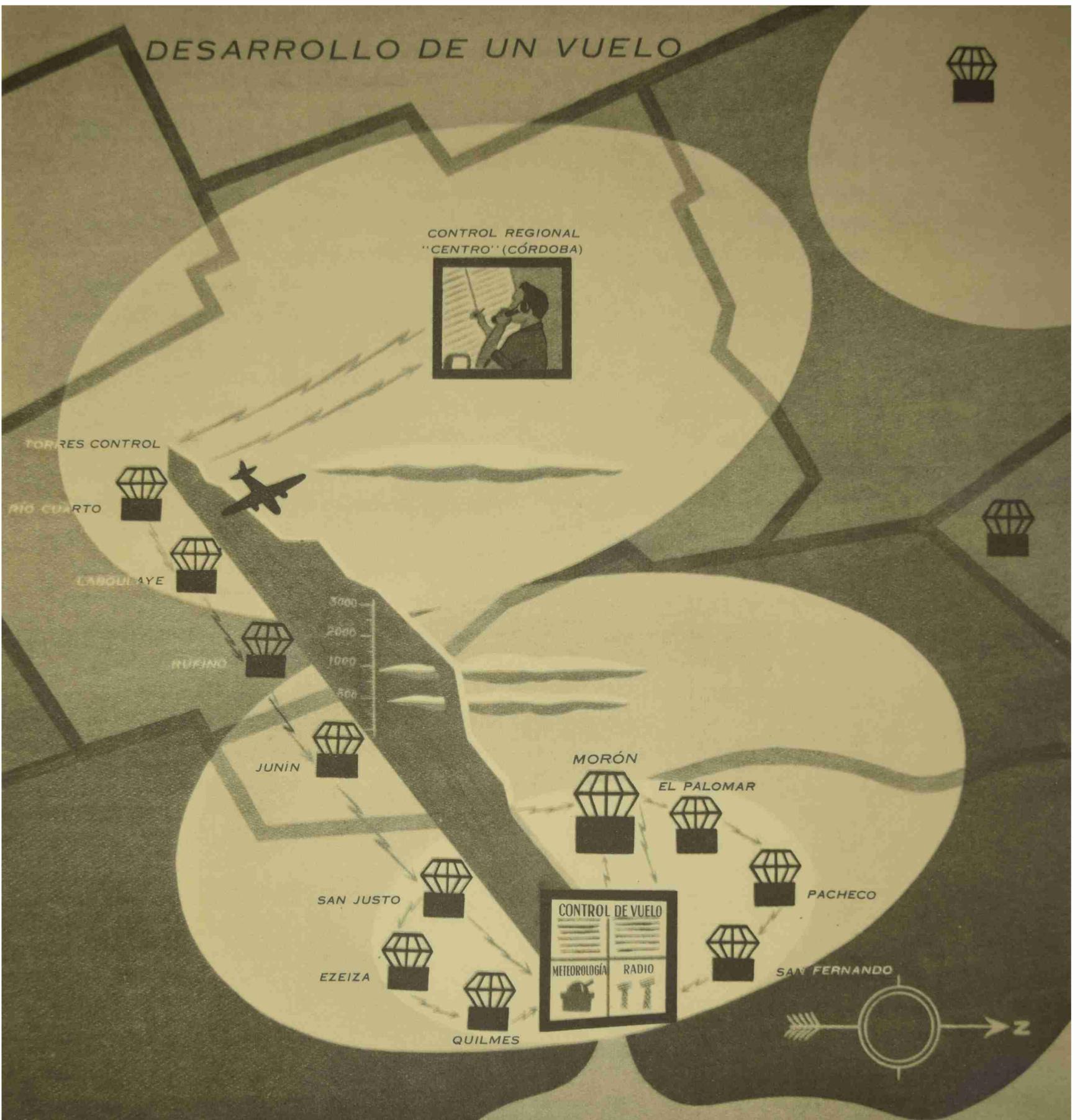
Este control del vuelo y del tránsito, que se hace efectivo por intermedio de las Regionales y las Torres de Control, comienza prácticamente en la plataforma de la pista de salida, para finalizar con el aterrizaje en el destino, o con su salida del territorio nacional. Asimismo y para facilitar la debida fiscalización sobre las rutas aéreas nacionales y en los aeropuertos, cada regional tiene asignadas distintas frecuencias en las comunicaciones radioeléctricas.

La responsabilidad que para el personal representa la eficiente atención del servicio no se ha echado en olvido, y precisamente para alcanzar una constante superación, se han creado cursos de Operadores de Control de Vuelo en la Escuela Nacional de Aeronáutica. De tal forma, está prevista la inmediata incorporación de los mismos, a su egreso, en condiciones de satisfacer las necesidades impuestas por la progresiva habilitación, o ampliación de lo existente.

Dentro del territorio nacional, se ha planificado la instalación de torres de control, correspondientes a cada aeropuerto, aeródromo, hidroaeropuerto o hidroaeródromo, subordinadas a las regionales.*

* *Regional Este*: (Morón): 26 torres de control; *Regional Centro*: (Córdoba): 12 torres de control; *Regional Oeste*: (Mendoza): 14 torres de control; *Regional Sur-Oeste*: (Bariloche) 19 torres de control; *Regional Sur*: (Gallegos): 14 torres de control; *Regional Nor-Oeste*: (Salta): 19 torres de control; *Regional Nor-Este*: (Resistencia): 49 torres de control.

DESARROLLO DE UN VUELO



EL PLAN DE VUELO PRESENTADO POR UN PILOTO A UNA TORRE DE CONTROL PONE EN MARCHA UN COMPLEJO MECANISMO DESTINADO A DARLE SEGURIDAD. LOS PUNTOS DE SALIDA Y LLEGADA, A TRAVÉS DE LAS REGIONALES CORRESPONDIENTES Y LAS TORRES INTERMEDIAS, SIGUEN EL AVIÓN DESDE QUE ABANDONA LA PLATAFORMA DEL AEROPUERTO DE PARTIDA HASTA QUE SE DETIENE EN LA PLATAFORMA DE DESTINO. RADIO, METEOROLOGÍA Y CONTROL DE VUELO SON LOS NÚCLEOS DEL SERVICIO DESTINADO A PROVEER LA SEGURIDAD AÉREA.



ZONAS DE CONTROL REGIONAL



CONTROL DE TORRES



CONTROL REGIONAL



ALTURAS PREESTABLECIDAS



CONTROL CENTRAL



ZONA DE CONTROL CENTRAL

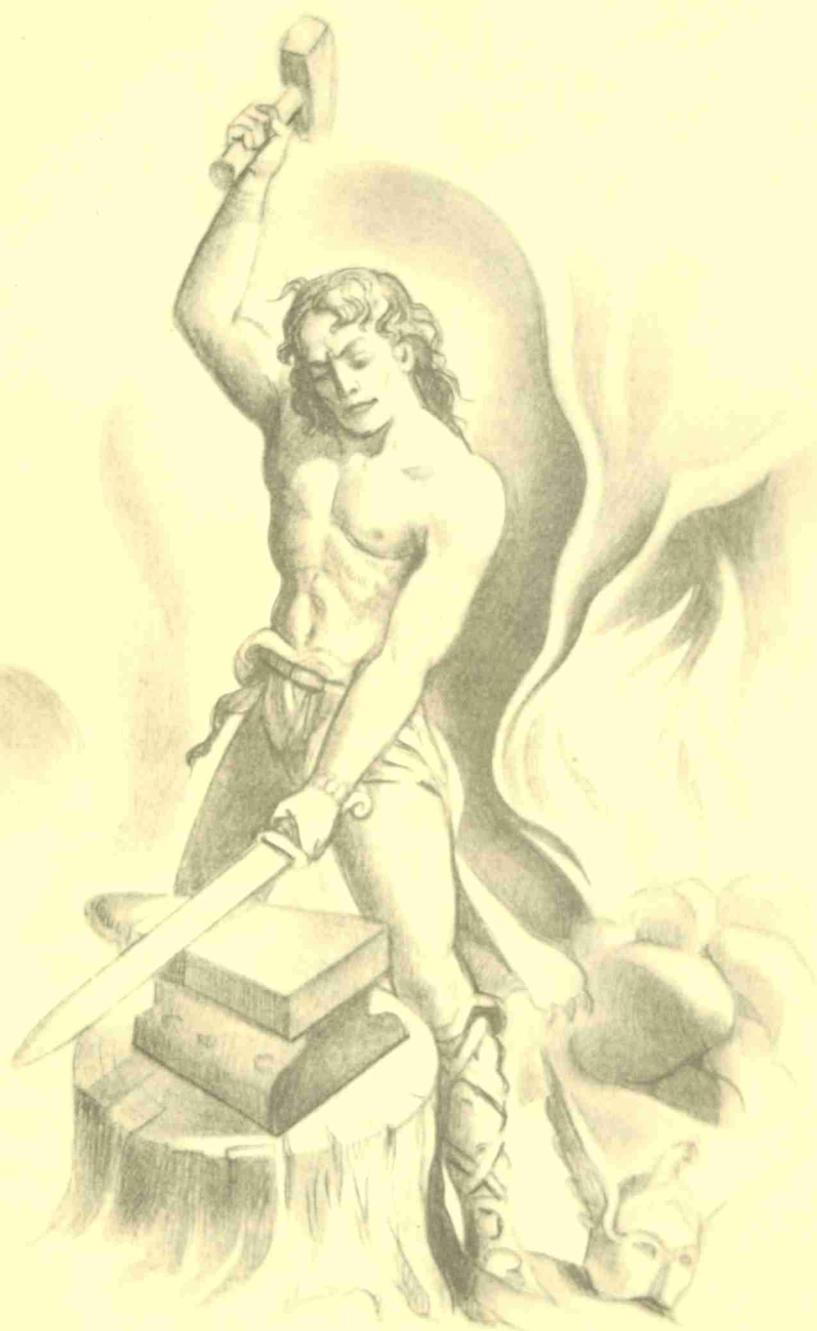
Cada una de estas torres de control representa un factor más en la seguridad de las rutas aéreas, ya que a ellas está confiado, en cada caso, el exacto cumplimiento del "Plan de Vuelo", mediante el establecimiento de las comunicaciones correspondientes con el avión en el aire, que permiten impartir al piloto las indicaciones que harán posible su progresión en forma segura.

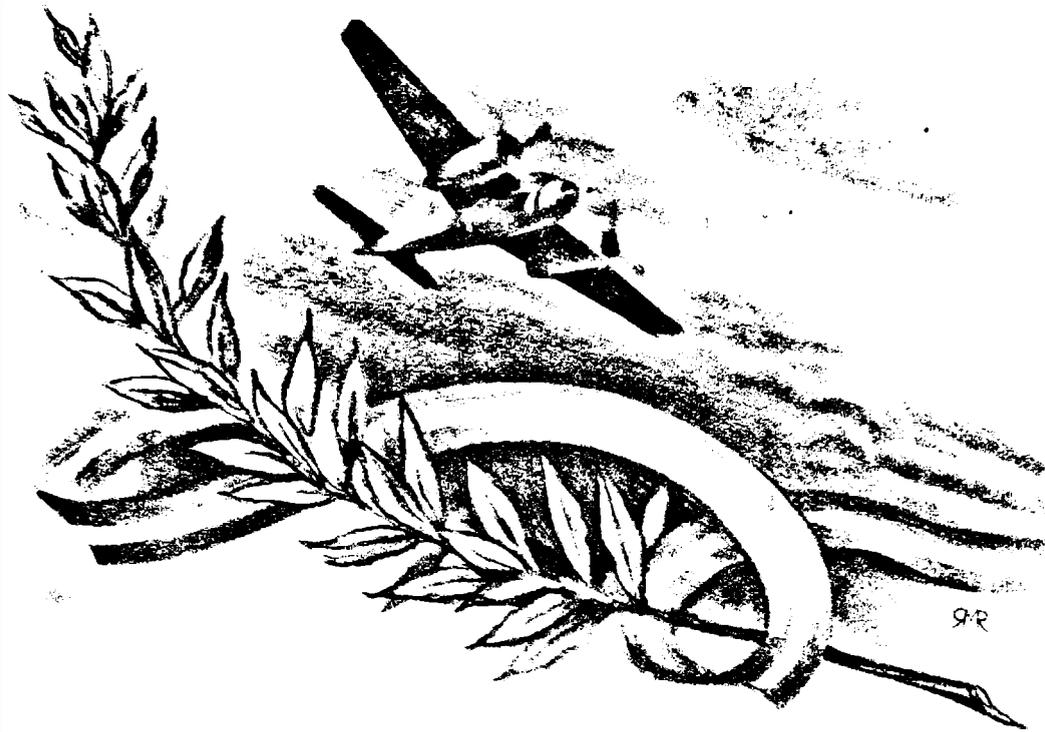
Por otra parte, la obtención de medios técnicos cada vez más modernos, ya prevista por la Secretaría de Aeronáutica, posibilitará el incremento de la actividad de aeronaves comerciales y de turismo, en una escala todavía superior a la registrada hasta el presente, dado que los factores climatológicos adversos no influirán mayormente en la frecuencia y regularidad del transporte aéreo.

La próxima habilitación del Aeropuerto Nacional de Buenos Aires, en Ezeiza, y el impulso que han recibido las construcciones de aeródromos y aeropuertos en todo el país, plantean problemas de orden técnico al tránsito aéreo, cuya rápida solución será posible con la sistematización de procedimientos y la perfección de los medios disponibles, asegurando la evolución del transporte aéreo. Los sistemas de aterrizaje sin visibilidad, la incorporación del R.A.D.A.R. y otras ayudas radioeléctricas, significan una conquista importante para la superación de los obstáculos que puedan oponerse al normal desenvolvimiento de la actividad aeronáutica, ya se cumpla ésta dentro de los límites de la Nación o bien trasponga las fronteras. Y es para garantizar la seguridad en los viajes, que se renueva permanentemente el material, adoptando los últimos adelantos para el *Control de Vuelo*.



INDUSTRIA AERONÁUTICA NACIONAL





LORECIENTE y próspera, como exteriorización del grado de madurez técnica alcanzada por el desarrollo fabril de la Nación, la industria aeronáutica es hoy en día una de las actividades que más polarizan la atención, no sólo de las autoridades, sino también de los organismos y entes privados; factores estos últimos que, advertidos de sus proyecciones, orientan y encauzan su acción constructiva hacia la Aeronáutica, movilizandó capitales y esfuerzos a tal fin.

Siendo la industria aeronáutica, en su origen, una rama auxiliar de la mecánica, por su posterior evolución se dirigió hacia una bien definida independencia, a medida que se fueron valorando las posibilidades que, como medio de transporte, ofrecía el avión. Hoy, por la amplitud del desarrollo alcanzado, como por su vasto campo de acción en el futuro, la industria aeronáutica nacional puede definirse como eminentemente técnica en su trabajo, primordialmente experimental en sus pruebas y fundamentalmente investigadora en su evolución.

Para la mejor comprensión, en toda su importancia, del valor que la industria aeronáutica reviste, en cuanto se relaciona con la defensa de la Nación o el progreso económico-social de la República, es imprescindible poner de relieve que

el vuelo es factible como resultado de la armonización de un complejo mecanismo, constituido por personal especializado, materia prima, instalaciones fabriles, depósitos de materiales y accesorios, servicios terrestres, etcétera. Sólo al examinar cuántos y diversos son los factores que participan en el esfuerzo creador de la Aeronáutica, resulta comprensible y ajustada a la verdad, la afirmación de que es necesaria la intervención de más de doscientos individuos por cada aeronave que vuela, y que este número irá aumentando en el futuro.

La industria aeronáutica en la Argentina nació y dió sus primeros pasos al crearse el Instituto Aerotécnico, organismo científico dependiente de la Secretaría de Aeronáutica, y del cual puede decirse, con sobrada razón, que con él —hacen ya veinte años— surgió la misma. Como repartición oficial, este Instituto Aerotécnico es el encargado de todos los estudios tendientes al perfeccionamiento de las posibilidades nacionales dentro del campo aeronáutico; de la orientación de la industria privada especializada y la homologación de su producción, participando en el fomento y en la formación de personal superior y mano de obra capacitada, además de realizar estudios e investigaciones como aporte al constante crecimiento del nivel de cultura técnico-aeronáutica del país, hoy en plena transformación económica. La producción de aeronaves y motores por las plantas de fabricación argentinas, es un motivo más de orgullo, subrayado hace pocos meses por la construcción del primer avión de propulsión a reacción, hecho que representa un paso más en la ascendente trayectoria de la *Industria Aeronáutica Nacional*.



HISTORIA DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA ARGENTINA



UNA de las industrias aeronáuticas más perfectas y evolucionadas del mundo, surgió de la Fábrica Militar de Aviones (hoy Instituto Aerotécnico). Salvo iniciativas aisladas y esporádicas, esta manifestación de capacidad nació, evolucionó y llegó al lugar de privilegio que hoy ostenta, acrisolándose entre los muros de la vieja Fábrica, que nunca detuvo su marcha, y día a día aportó un nuevo triunfo. El Instituto Aerotécnico es el encargado de encauzar y orientar esta actividad manufacturera en todos sus aspectos y la labor desarrollada por el mismo es pródiga en triunfos técnicos.

La Fábrica Militar de Aviones fué fundada en el año 1926, ofreciéndose desde ese instante una posibilidad más para el engrandecimiento de la industria nacional, con la apertura de nuevas fuentes de trabajo, de explotación de recursos naturales insospechados, y la consiguiente elevación del nivel económico y social de vastos sectores de la Nación, que fueron empleados en sus plantas.

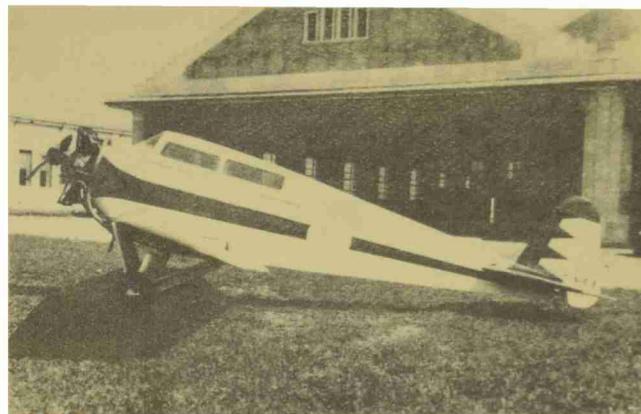
La primera producción de la Fábrica Militar de Aviones fué el avión Avro "Gosport" de escuela, realizada por un plantel de técnicos y operarios experimentados procedentes de los talleres de reparaciones de "El Palomar", construido bajo licencia extranjera, y cuyo primer aparato de la serie se entregó en vuelo el 2 de octubre de 1928, significando esto el paso inicial.

Al año siguiente se encara, siempre siguiendo la política de construcciones bajo patentes extranjeras, la producción de otros aparatos, también utilizados por la aviación militar: el biplano Bristol de observación y el Dewoitine D-21 de caza, ambos de excelentes características generales.

Izquierda: Un Avro
"Gosport"
Derecha: El "Bristol"



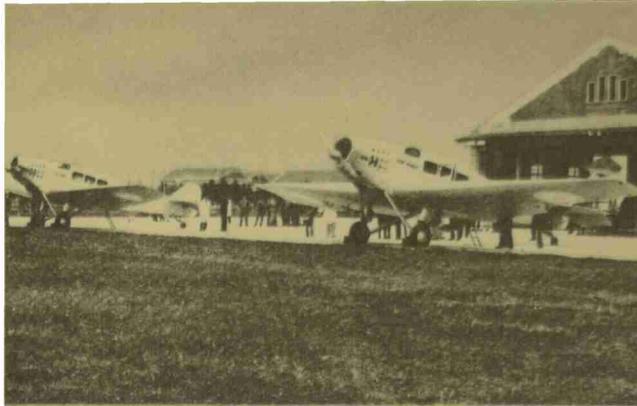
Izquierda: Dewoitine
"D-21"
Derecha: El "Aé. C-1"



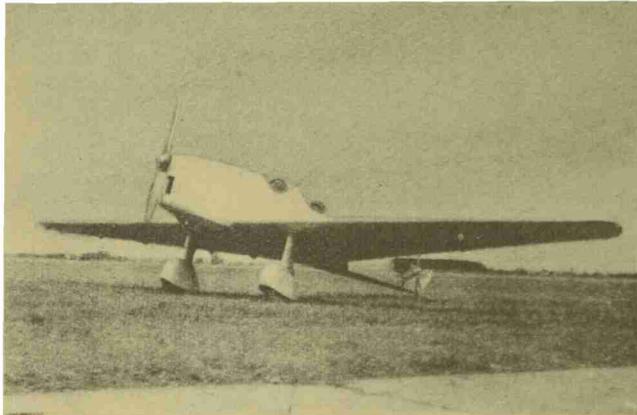
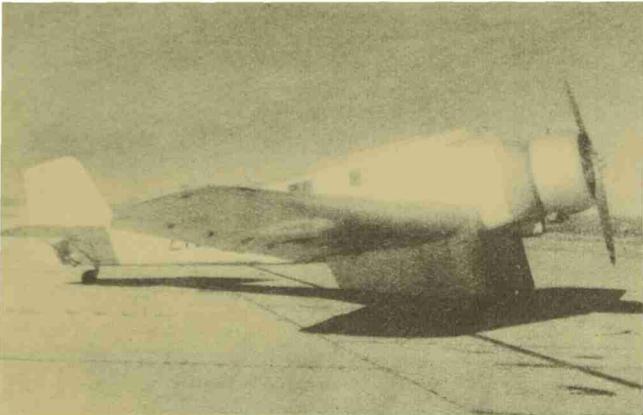
Corresponde señalar aquí, que en esta primera etapa de la labor desarrollada por la ex Fábrica Militar de Aviones se tuvo en cuenta la necesidad de proveer material que, con creciente urgencia, demandaba la Aviación del Ejército.

En el año 1930 la capacidad de producción de la primera usina aeronáutica aumentó considerablemente, dado que, a los modelos de aviones ya señalados, se agregó la construcción del monoplano de caza Dewoitine D-21, cuyo motor Lorraine Dietrich de 450 HP fué ejecutado en los talleres de Córdoba, con una precisión tan extraordinaria, que constituyó una verdadera revelación sobre la capacidad de los técnicos y operarios que se habían abocado a la realización de un motor de aviación, por aquel entonces de tipo moderno y poderoso.

Entre tanto, los cuatro años transcurridos de funcionamiento de la ex Fábrica Militar de Aviones sirvieron para que, con la incesante experimentación, y beneficiándose con el progreso técnico, surgieran los lineamientos de una nueva política en el dominio de las construcciones aeronáuticas. Fué así como nacieron los primeros diseños de aeronaves concebidos por ingenieros argentinos, prototipos que entre los años 1932 y 1937 dieron lugar a varias series de máquinas, con lo cual se contribuyó a satisfacer, en parte, las demandas crecientes de la aeronáutica militar y la aviación civil.



Izquierda: Un "Aé.
M. E-1"
Derecha: "Aé. T-1"



Izquierda: Un "Aé.
M. B-1"
Derecha: "Aé. C-4"

El primero de los aparatos nacionales diseñado y calculado en la Fábrica Militar de Aviones, la cual por otra parte y con ese objeto ya contaba con un túnel aerodinámico para ensayos de modelos a escala reducida, además de los laboratorios correspondientes para las pruebas estáticas, de materiales y análisis, fué el Aé. C-1, cuyas características principales –monoplano de ala baja, construído en madera y metal y con revestimiento de tela– hacían del mismo un avión biplaza para escuela de pilotaje, de excepcionales condiciones para la época: 1932; en el mismo año, se perfeccionó el anterior, construyéndose el Aé. C-2.

Progresivamente estas construcciones de diseño propio se fueron perfeccionando, y en 1933 salió de los talleres de Córdoba otro prototipo nacional, el Aé. M. E-1, biplaza y monoplano, de características mejoradas, el cual se destinó a prestar servicios en la aviación militar. También se produjo ese año el prototipo Aé. T-1, primer ensayo en el campo de la aviación de transporte, dotado de un grupo propulsor de 450 HP –construído en el país bajo licencia– y con capacidad para cuatro pasajeros, además de sus tres tripulantes; prestó servicios en la línea que, con carácter experimental, funcionó por espacio de cuatro meses en el año 1934 entre Buenos Aires y Córdoba, además de haber cumplido la travesía entre la capital argentina y Río de Janeiro, ida y regreso, junto con la escuadrilla "Sol

Prototipo de "El Boyero", que hoy construye en cantidad la industria privada



de Mayo", constituida por los aviones Aé. C-2, simbólicamente bautizados "Tenga confianza", en un raid memorable.

Esta política de los "prototipos" de diseño y concepción netamente argentinos, prosiguió hasta el año 1937, cuya última versión fué el avión Aé. M. B-1, construido para las unidades de bombardeo, y que hasta el año 1945 ha prestado servicios en la Fuerza Aérea Argentina.

Con el fin de contribuir al desarrollo de la entonces incipiente aviación civil, la Fábrica construyó, con la designación de Aé. C-4, una avioneta biplaza, monoplano de ala baja, accionada por un motor Gipsy-Major, en línea, invertido; sus buenas performances y la reducidísima velocidad de aterrizaje asombraron en los vuelos de prueba.

Restablecida la idea de construir aviones con licencia extranjera, la ex Fábrica Militar de Aviones inicia en el año 1938 la fabricación de dos tipos distintos de aparatos, el primero de los cuales fué entregado en vuelo el año 1939, tratándose del Focke Wulf 44-J "Stieglitz", biplano de estructura mixta, para entrenamiento y acrobacia. Propulsado por un motor Siemens Bramo radial, refrigerado por aire, el "Stieglitz" fué producido en varias series, las que se entregaron a la aviación militar y a la aviación civil para la enseñanza básica.



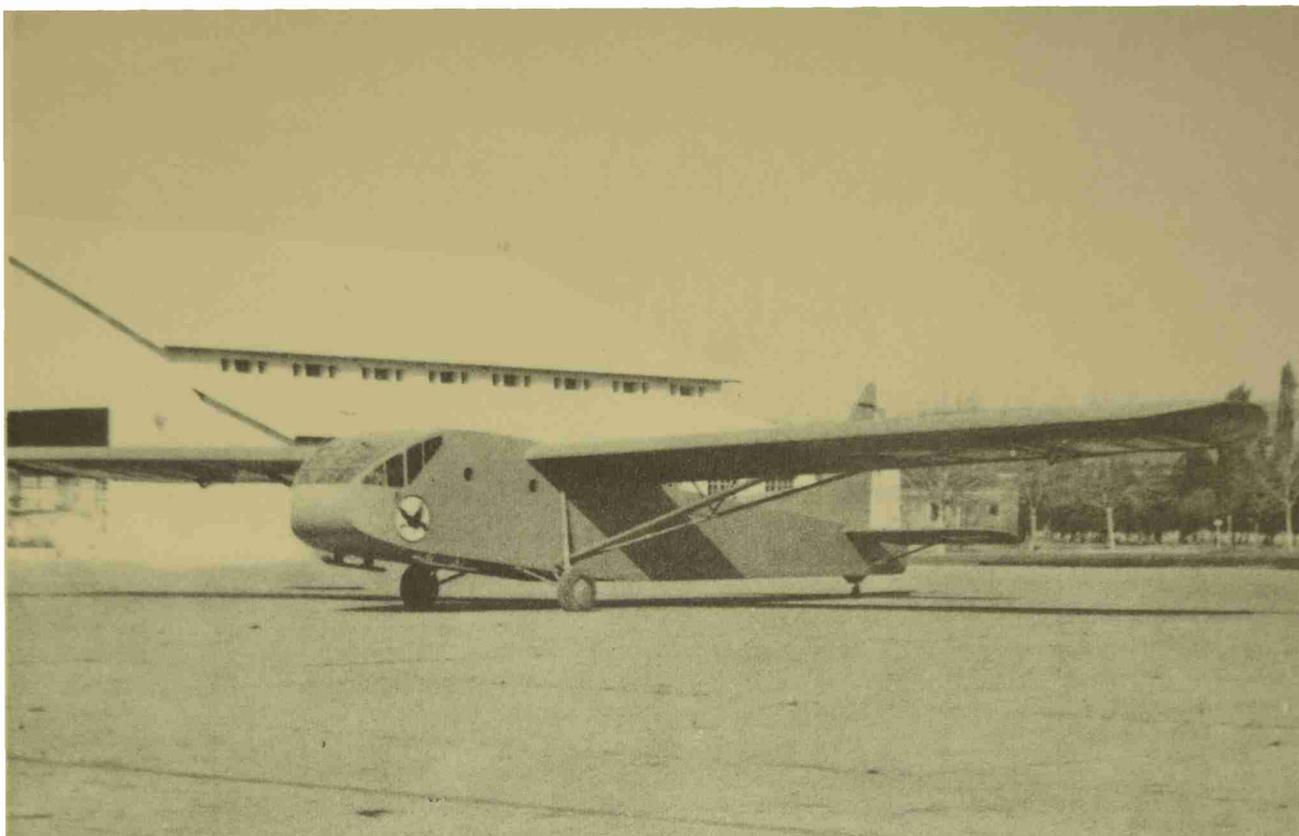
**Aviones Curtiss
"Hawk 75-O" cons-
truidos en serie por
la Fábrica Militar**

Patrulla de Focke
Wulf, construídos en
serie en la Fábrica
Militar de Aviones



Formación de aviones
"DL-22", cuya fa-
bricación marcó el
principio de una nue-
va época en la materia





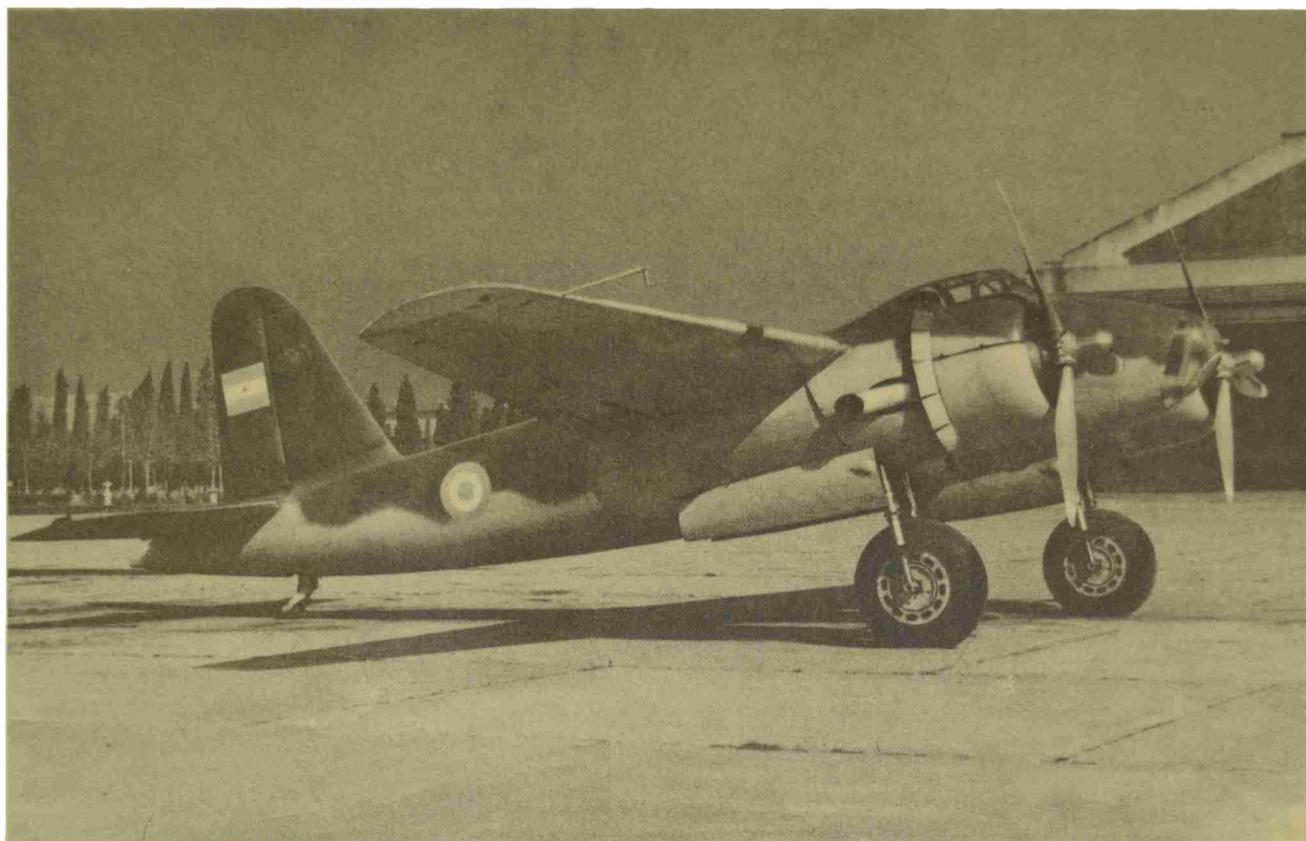
El "Mañque", planeador para tropas aerotransportadas, producto del Instituto Aerotécnico

En el año 1940, la ex Fábrica Militar de Aviones se abocó a la construcción de la primera máquina de guerra, el Curtiss Hawk 75-O, que hasta hoy presta servicios en las unidades de caza de la Fuerza Aérea Argentina. Fué también el mismo aparato el primero de construcción enteramente metálica, accionado por un motor de 840 HP.

Al finalizar el mismo año, la ex Fábrica Militar de Aviones entregó un último prototipo, dedicado a la aviación de turismo y escuela de pilotaje. Se trataba de una avioneta biplaza ala alta, y equipada con un motor de 50-65 HP, alcanzándose con gran economía un rendimiento apreciable de velocidad y estabilidad. Este aparato de turismo se bautizó con el nombre de "El Boyero" y en el año 1946 fué entregado a la industria privada para su construcción en serie, los primeros de cuyos aparatos han comenzado a proveerse en cantidad a la aviación civil para los aeroclubes.

Con el año 1943 y transformada la ex Fábrica Militar de Aviones en Instituto Aerotécnico, la necesidad de suministrar a la aviación nacional el material de vuelo exigido por las circunstancias, imponen un cambio fundamental en la orientación seguida hasta poco antes. En efecto, se reinicia la manufactura de aviones de diseño propio, con la cual se prosigue actualmente.

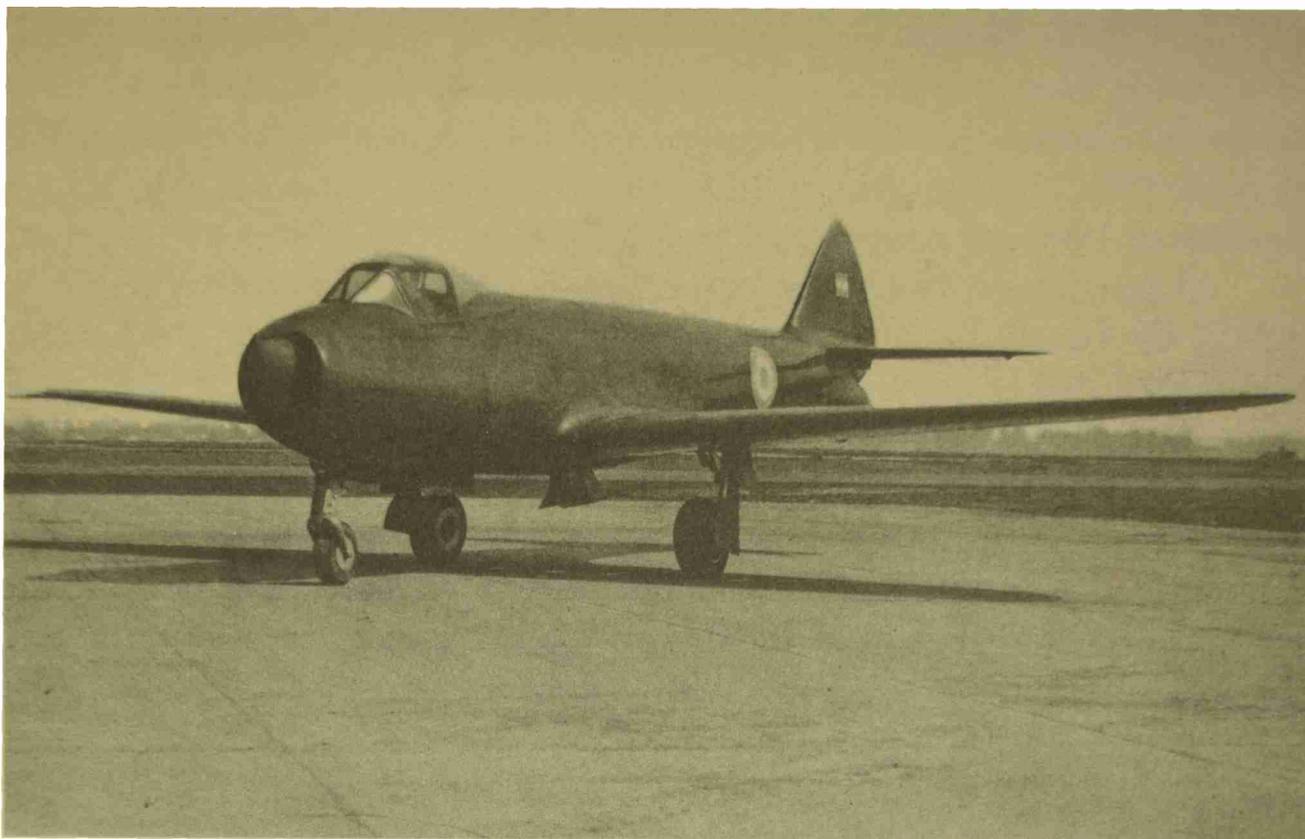
El "Calquín", bimoto-
tor de combate y
bombardeo, que inte-
gra unidades de la
Fuerza Aérea



La primera manifestación de esta nueva tendencia en la política de construcciones aeronáuticas, fué el avión de entrenamiento avanzado I. Aé-21, todo metálico, y que sirvió en aquellas circunstancias como paliativo de las dificultades que se ofrecían a la instrucción avanzada de las promociones de cadetes alumnos de la Escuela de Aviación Militar.

Mas, al agudizarse los problemas planteados por la falta del material de vuelo adecuado para la enseñanza y entrenamiento en la Fuerza Aérea Argentina, echando mano de los recursos que en materiales y mano de obra, como asimismo en capacidad industrial, existían dentro del territorio nacional, el Instituto Aerotécnico dió la solución para tal situación de emergencia. De ello surgió el DL-22, que como avión criollo, lo es íntegramente, desde el cubo de su hélice hasta la rueda de cola, inclusive el motor. Todo este aparato, cuya construcción fué prevista para el entrenamiento avanzado, está fabricado en madera proveniente de los bosques argentinos, figurando con justo orgullo por su rendimiento y características, entre las mejores máquinas de su tipo, en el mundo.

El paso siguiente en la evolución del Instituto Aerotécnico fué la construcción de un planeador de transporte de tropas y carga, bautizado con el nombre indígena de "Mañque" y realizado totalmente en madera. Con este planeador



El "Pulqui" o Flecha, avión nacional caza-interceptor, de propulsión a reacción

quedó asimismo reiniciada la elaboración de aviones sin motor, que en el año 1941 emprendió la ex Fábrica Militar de Aviones con planeadores Rhonbussard.

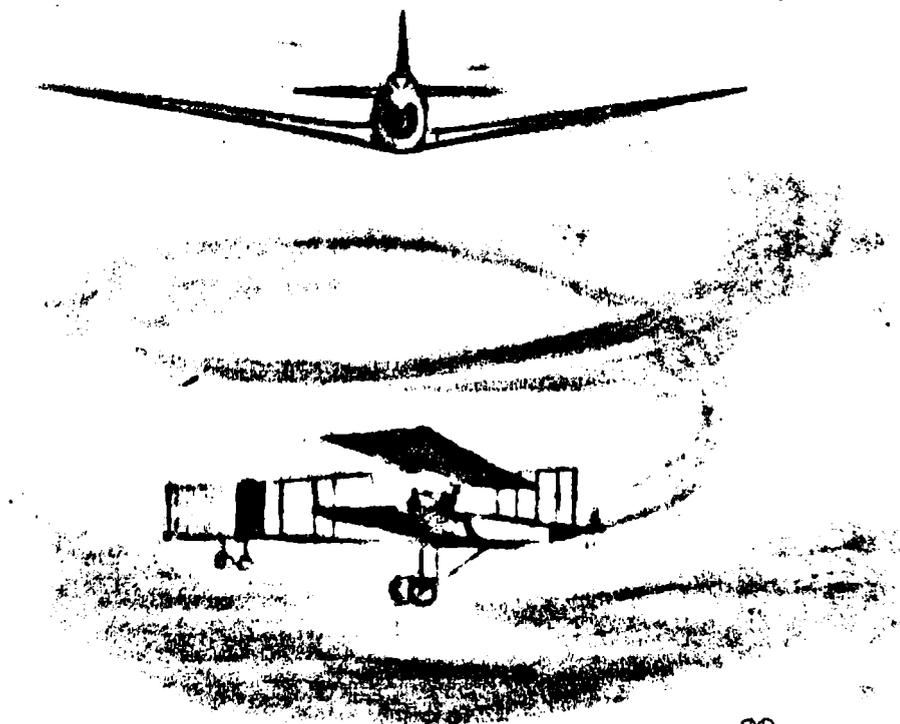
También en el año 1945, el Instituto Aerotécnico produjo otro avión de entrenamiento y acrobacia, similar en sus características exteriores y planta propulsora, al Focke Wulf 44, denominándose I. Aé-23 y cuya principal característica la constituye la circunstancia de haberse utilizado en su construcción maderas de origen argentino.

La constante labor de investigación, el mejoramiento de los procesos técnicos, la incorporación de nuevas fuentes de producción de materia prima nacional, como asimismo el constante concurso de la industria privada, dieron sus frutos, y en 1946, abandonó las plantas de montaje del Instituto Aerotécnico el primer avión bimotor concebido y construido en el país: el I. Aé-24 o "Calquín", cuyo fuselaje y ala también han sido realizados con maderas de nuestros bosques, y que sus características y performances convierten en un aparato de combate, ataque y bombardeo liviano, favorecido por una elevada velocidad que, con la incorporación de motores Rolls-Royce más poderosos, llegará a sobrepasar los 650 kilómetros por hora; cañones automáticos, bombas, cohetes y equipos diversos, completan su dotación.

Pero antes de llegar a las últimas realizaciones del Instituto Aerotécnico, es necesario hacer referencia a las construcciones de motores efectuadas en las usinas de Córdoba, las cuales se inician bajo licencia, con la del Lorraine-Dietrich de 450 HP. ; prosiguen en 1933 con el Wright Cyclone, de 625 HP., y finalizan en 1940 con el motor Bramo de 150 HP.

Al llegar el año 1943 comienza el montaje de un nuevo modelo de motor de 450 HP. bautizado con el nombre de "El Gaucho", hasta que en 1947, de las plantas de Córdoba salió el primer grupo motopropulsor de diseño, cálculo y ejecución totalmente argentinos. Fue éste, el motor "El Indio", de 620 HP. y también primero de potencia tan elevada, construido en la América del Sur.

Las velocidades supersónicas, posibles ya por el progreso de la propulsión a reacción, sistema que ha revolucionado todos los cánones de la técnica, no constituyen problemas para el personal del Instituto, que acaba de producir el primer avión "a chorro" de diseño y construcción totalmente nacionales, a excepción del turbo-reactor, para cuya ejecución se ha adquirido ya la licencia correspondiente. Esta maravilla, que enorgullece a la Aeronáutica Nacional, es el "Pulqui", caza-interceptor que está en condiciones de desarrollar una velocidad máxima de más de 900 kilómetros por hora. El "Pulqui" es la culminación de una labor ininterrumpida de más de 20 años; proseguida sin desmayos y superando dificultades sin número, pero que hoy corona tan extraordinarios esfuerzos, con la contemplación de esa trayectoria brillante, que condensa la historia de la *industria aeronáutica argentina*.



RR

EL INSTITUTO AEROTÉCNICO

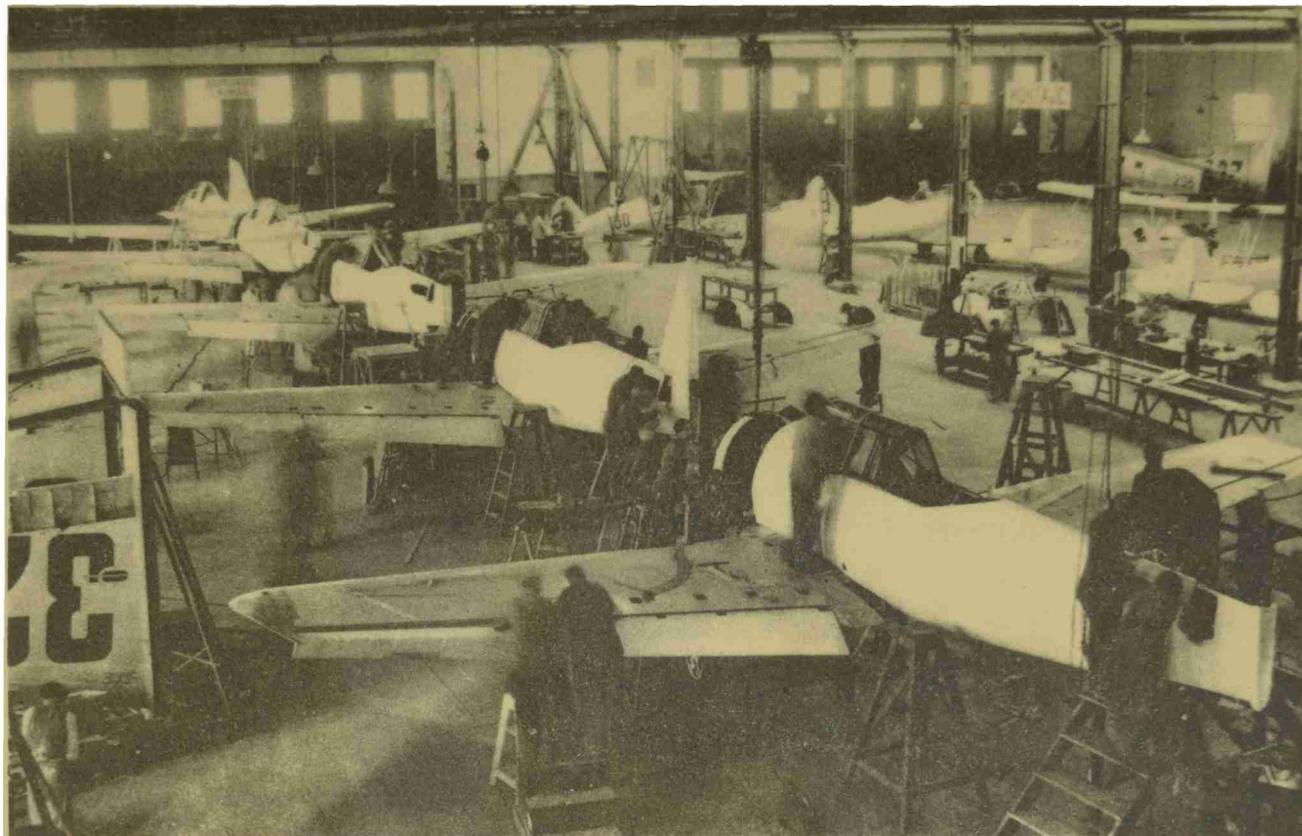


L hablar de las construcciones aeronáuticas en la Argentina, inevitablemente surge la relación de tan vital aspecto de la actividad general de la Nación con el Instituto Aerotécnico, ya que su trayectoria encierra la historia misma de la producción de aviones en el país y cuya verdadera perspectiva en el tiempo fué claramente percibida por quienes, con ideal de visionarios, alentaron la materialización de la iniciativa. Fué en 1927 cuando el actual Instituto creado un año antes con el nombre de Fábrica Militar de Aviones, comenzó sus tareas, primero en escala reducida para, posteriormente, y con el correr del tiempo, alcanzar el grado de eficiencia que hoy ostenta y que es su legítimo orgullo.

Cuna de la industria aeronáutica, a la ex Fábrica Militar de Aviones correspondió la inmensa responsabilidad señera de abrir rumbos a una actividad que, hasta ese entonces, suponíase estaba reservada exclusivamente a naciones de gran poderío económico, respaldando a una tradición industrial casi singular e insuperable nivel técnico y científico. Aquí, en la Argentina, surgió entonces el primer establecimiento que en América del Sur emprendió la casi titánica labor de construir aviones, utilizando en lo posible y dentro de los medios de que se disponía hace cuatro lustros, recursos propios. Esa experiencia, sostenida no sin grandes sacrificios y luchas para imponerse a la incomprensión o mala fe de quienes no apreciaban las proyecciones de la iniciativa, fué una revelación.

Organizada la ex Fábrica Militar de Aviones como organismo madre de la industria oficial aeronáutica, con medios precarios en lo material, aunque contando con la dinámica inspiración del puñado de hombres que inicialmente constituyó el

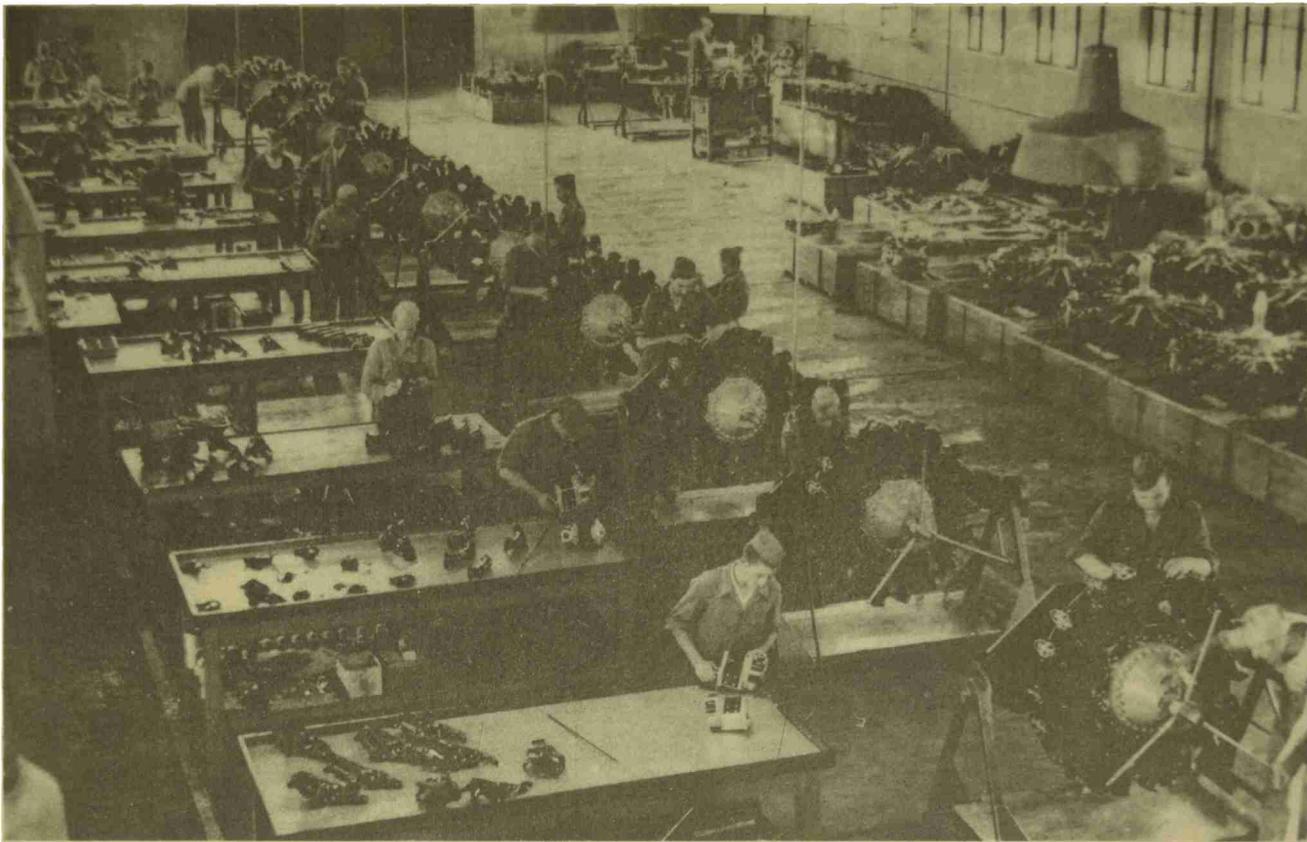
Plantas de montaje del Instituto Aerotécnico, durante la construcción del "DL. - 22"



plantel directivo y técnico, rápidamente se materializaron las aspiraciones que habían presidido su fundación. El programa trazado en la etapa inicial, comprendía dos aspectos, fundamentales cada uno de ellos: primero, construir aviones y motores para renovar el material utilizado por la aeronáutica militar; contemplando, en segundo término, el diseño y preparación de prototipos de aviones y motores, en cuyo montaje fuera posible el empleo, en máxima escala, de los materiales obtenibles dentro de las fronteras.

El primero de dichos aspectos tuvo solución adquiriendo patentes en el extranjero, que permitieron realizar, bajo licencia, los tipos de aeronaves y motores imprescindibles para el mantenimiento de la actividad aeronáutica militar. Esta política prosiguió hasta el año 1940, pero entretanto se daba cumplimiento a la segunda faz del programa de labor, trazado desde un comienzo.

Y fué así como los prototipos de aviones, diseñados y contruídos por técnicos y operarios argentinos, con buena proporción de materiales igualmente del país, comenzaron a salir de los talleres de la ex Fábrica Militar, remontando el límpido cielo serrano en una exteriorización de pujanza y capacidad. En este mismo aspecto, el Instituto Aerotécnico procuró satisfacer, con igual eficiencia, las necesidades de la aviación militar y de la aeronáutica civil, proporcionán-



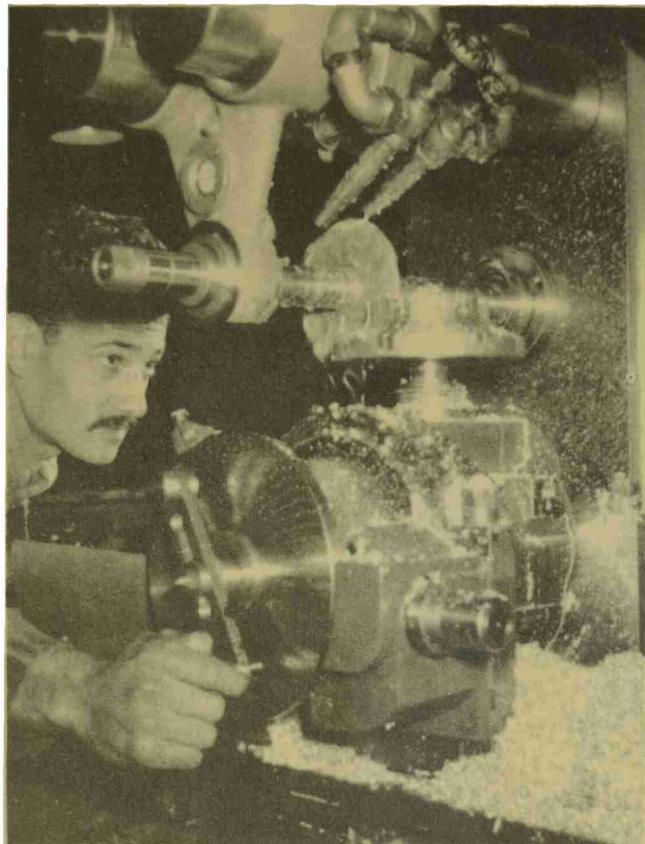
En los talleres de la Usina de Córdoba, durante la fabricación de motores "El Gaucho"

doles realizaciones que constituían un alarde de precisión técnica, demostrativa del cariño y dedicación puestos en la tarea por quienes, desde el más alto cargo hasta el más modesto de los operarios, habían asumido la responsabilidad de demostrar que era posible en la Argentina construir aviones, dando por tierra con otro mito más, entre los muchos que mantenían supeditado al país a los abastecimientos foráneos, con la consiguiente subordinación económica.

La creación del Instituto Aerotécnico, dispuesta por decreto del Poder Ejecutivo de fecha 20 de octubre de 1943, marcó la iniciación de otra etapa.

Nuevas misiones se le asignan al organismo que, a partir de ese momento, realizará los estudios, investigaciones y estadísticas conducentes al conocimiento de las posibilidades industriales del país, en lo que respecta a la producción de material aeronáutico, con vistas a la movilización industrial en el mismo aspecto. También es de competencia del Instituto, dirigir e impulsar convenientemente la ejecución de estudios e investigaciones, destinados a determinar la aplicación de las materias primas nativas a la industria aeronáutica nacional, con el propósito de llegar, en el futuro, a independizarla completamente del extranjero, y en el interés de facilitar el amplio desarrollo y ejecución de tales directivas, se le acordó la autonomía técnica y administrativa, indispensables a su cometido.

Operarios expertos,
moldean en acero los
aviones de diseño y
factura nacionales

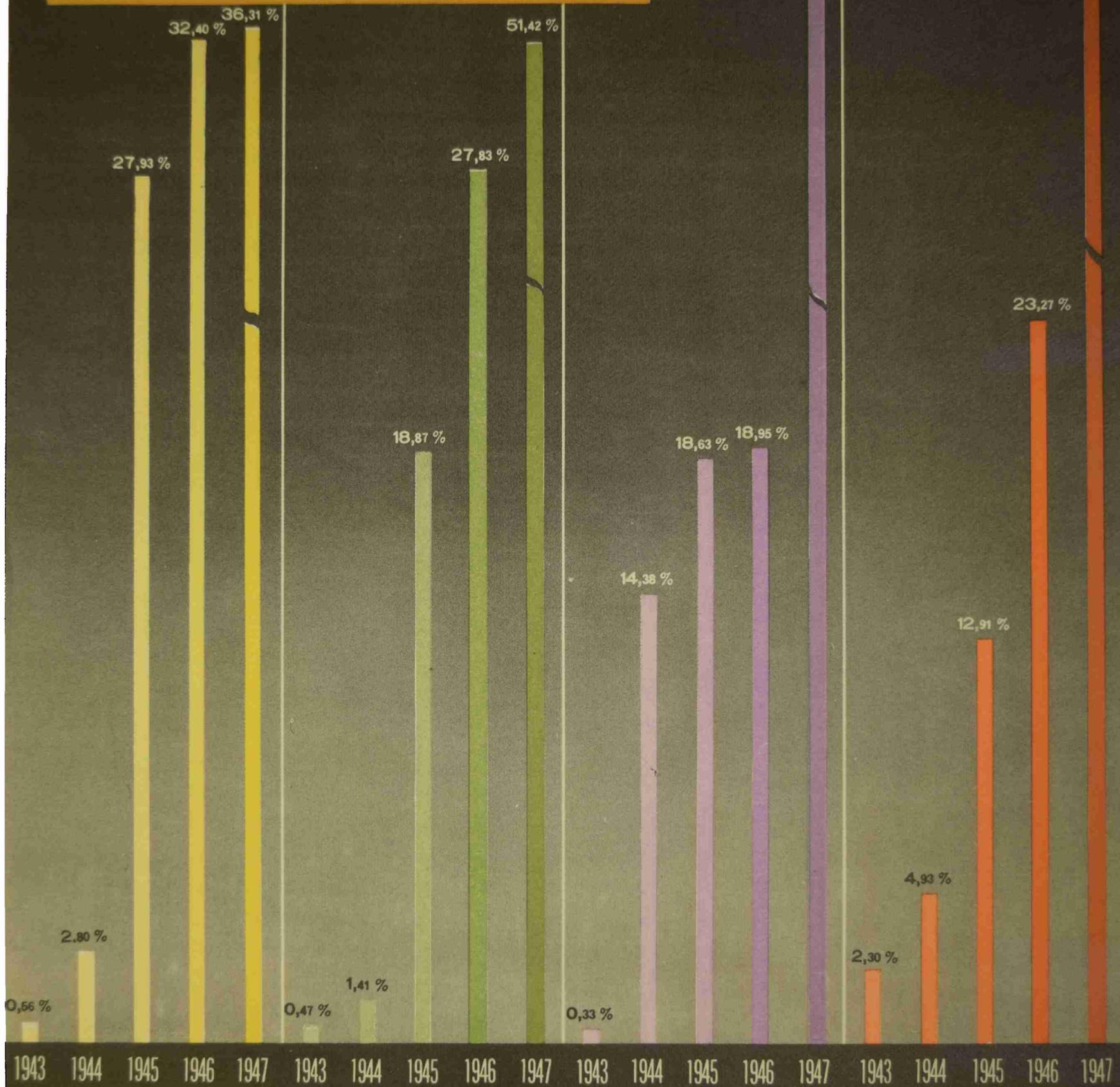


Casi inmediatamente se apreciaron los frutos de la nueva orientación impresa al Instituto, al cual se incorporaron técnicos universitarios argentinos de diversas especialidades, mientras que la industria del país, estimulada por una gran demanda, se abocó, bajo la orientación estatal, a la fabricación de muchos productos y materiales que hasta entonces —año 1943— se importaban en su totalidad.

El Instituto Aerotécnico, que constituía la única manifestación visible de una industria aeronáutica dedicada exclusivamente a satisfacer las exigencias de organismos estatales, comenzó a volcar al campo privado las tareas esencialmente constructivas que anteriormente tenía asignadas, procurando atraer a los bien intencionados, proveyéndoles trabajo, enseñándoles, guiando y perfeccionando su labor, de manera tal que sirviera de molde.

Actualmente, el Instituto Aerotécnico es el órgano racionalizador de la industria aeronáutica. El Plan Quinquenal de Gobierno, en cuanto a la evolución aeronáutica del país, servirá para poner a prueba el criterio sustentado en su reestructuración. El aprovechamiento de las materias primas nacionales para uso aeronáutico, ya alcanza un volumen de importancia insospechado, abriendo así nuevas perspectivas a sectores considerables de la producción y la industria. El mismo desarrollo alcanzado y las proyecciones previstas para un fu-

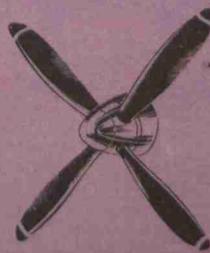
EVOLUCIÓN DE LO FABRICADO POR EL INSTITUTO AEROTÉCNICO DE 1944 A 1947



AVIONES



MOTORES

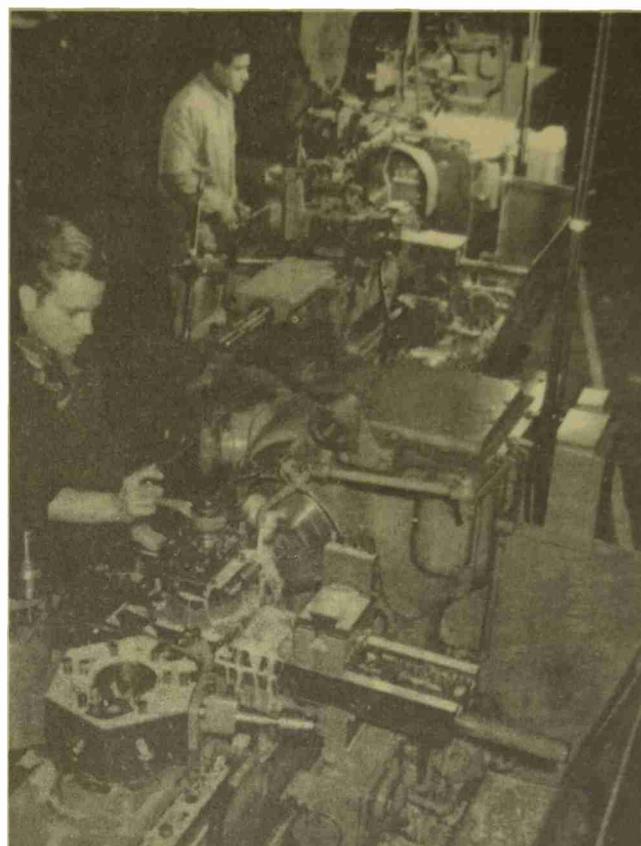


HÉLICES



INSTRUMENTOS

Maquinaria potente y precisa, juega su rol en la fabricación aeronáutica argentina

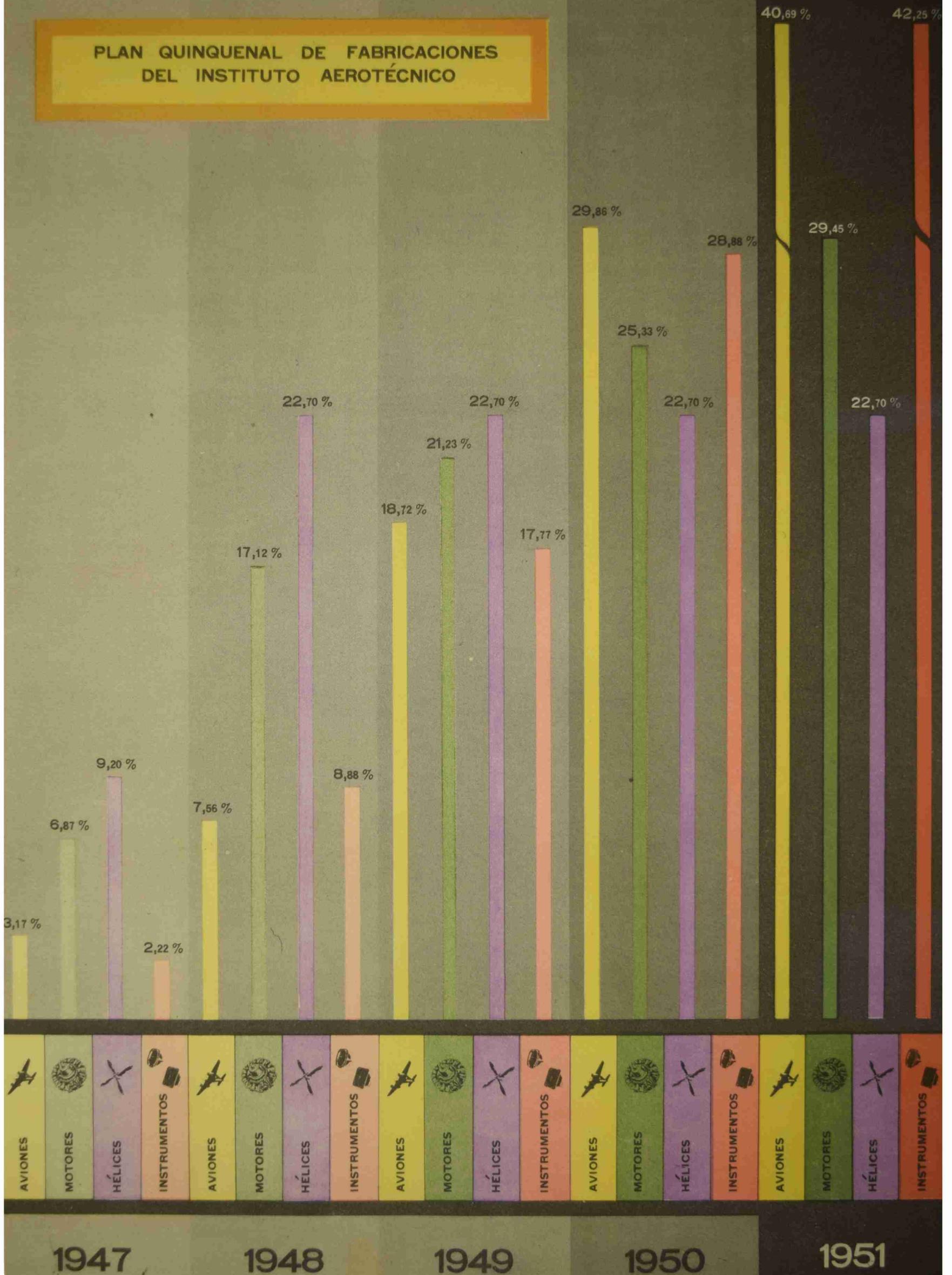


turo inmediato, señalan oportunidades brillantes para la movilización de capitales y esfuerzos hacia una rama fabril todavía incipiente, pero que, a través de la cooperación prestada en situaciones de emergencia, reveló su capacidad de adaptación forjando, casi de la nada, una obra que es hoy índice de pujanza y factor de progreso que brinda a la Nación fuentes de provecho humano.

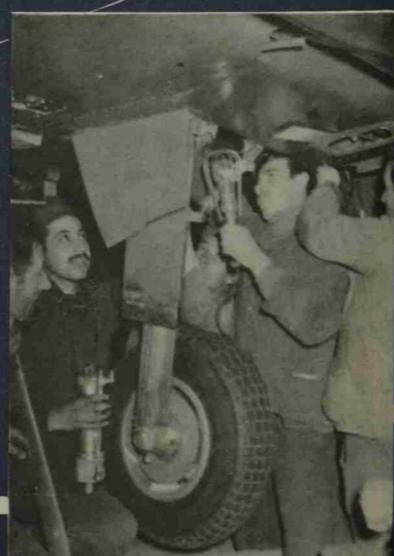
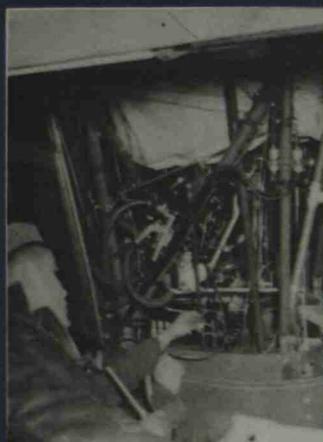
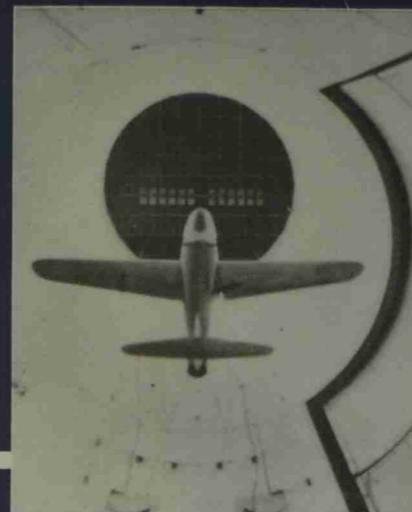
Un intenso programa de producción, impuesto por la necesidad de abastecer el material de vuelo que exige la actividad civil y militar de la Aeronáutica, debe cumplir el Instituto Aerotécnico, como contribución al Plan Quinquenal de Gobierno. Dicho material de vuelo estará dotado de las características esenciales que debe poseer todo avión moderno y conforme a los propósitos a que está destinado. Salvado el esfuerzo técnico de una tarea de tal magnitud y perfectamente conocidas las performances del avión deseado, el Instituto se encuentra en condiciones de superar las sucesivas etapas, tanto en el orden constructivo como en la investigación y perfeccionamiento técnico requeridos.

He aquí algunas de las realizaciones previstas por el organismo que es la cuna de la industria aeronáutica nacional: —Construcción de un prototipo de características modernas y performances adecuadas a velocidad de crucero, para iniciarse su producción en serie, en 1949. —Estudio e instalación de una planta de

PLAN QUINQUENAL DE FABRICACIONES DEL INSTITUTO AEROTÉCNICO



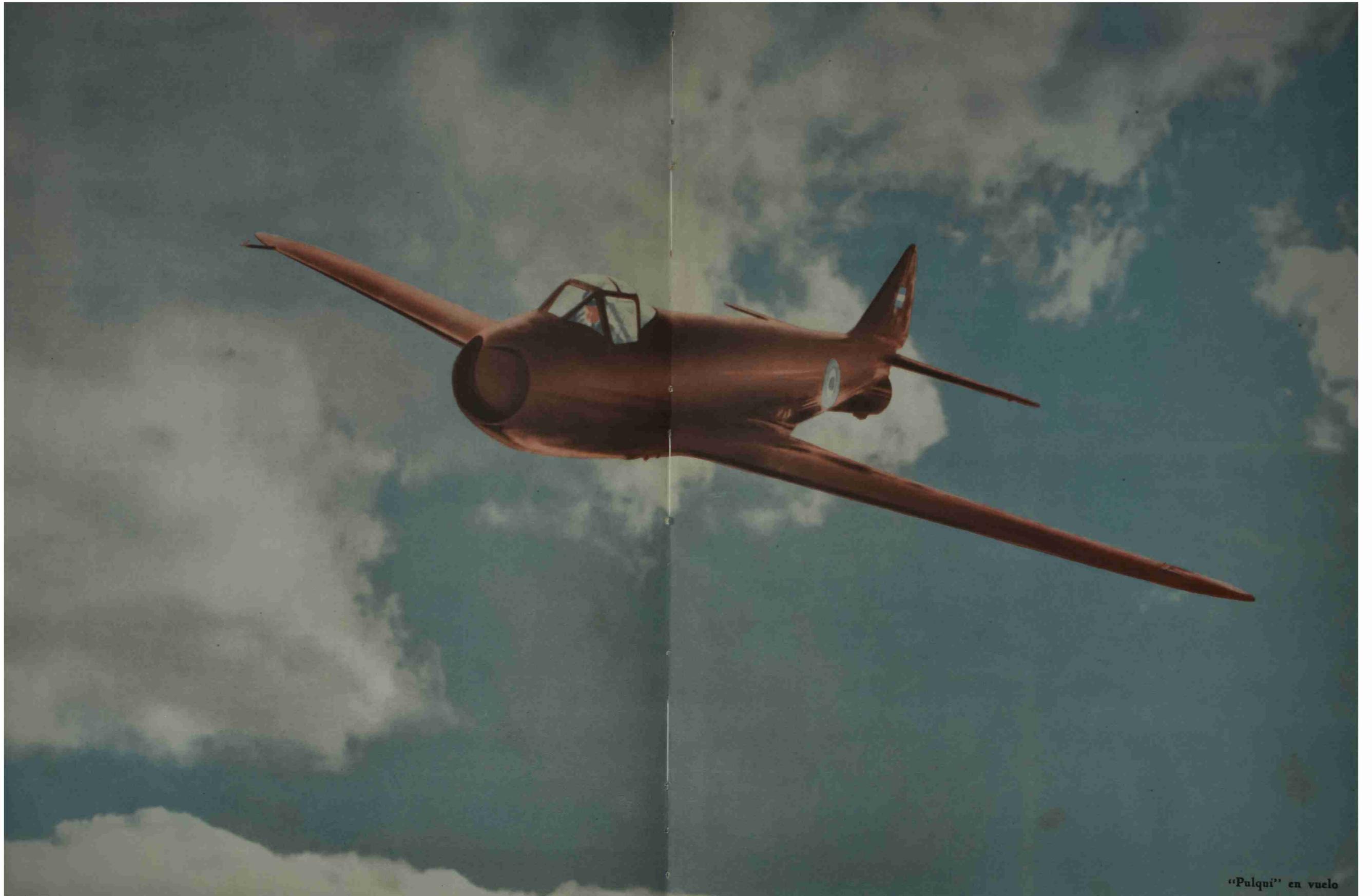
Nace el "Pulqui"



2,100

4,300

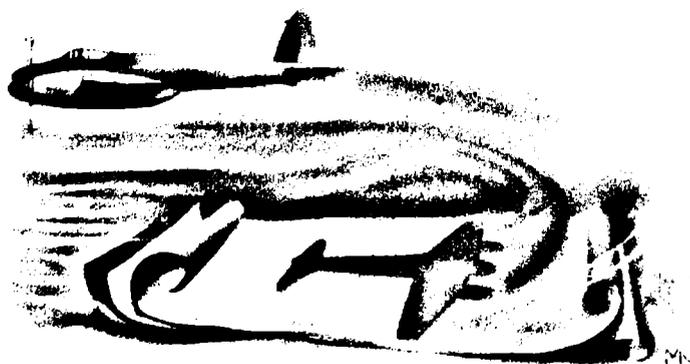
11,350

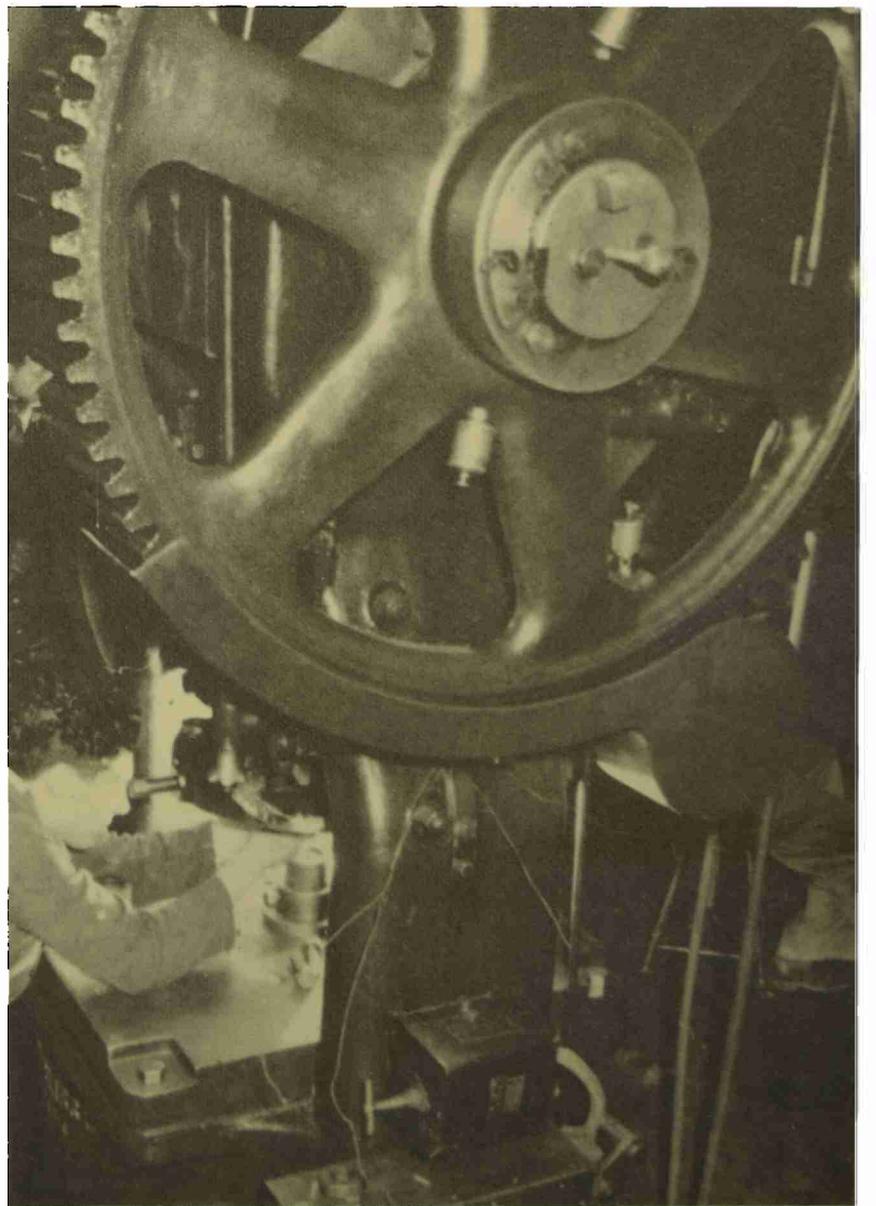
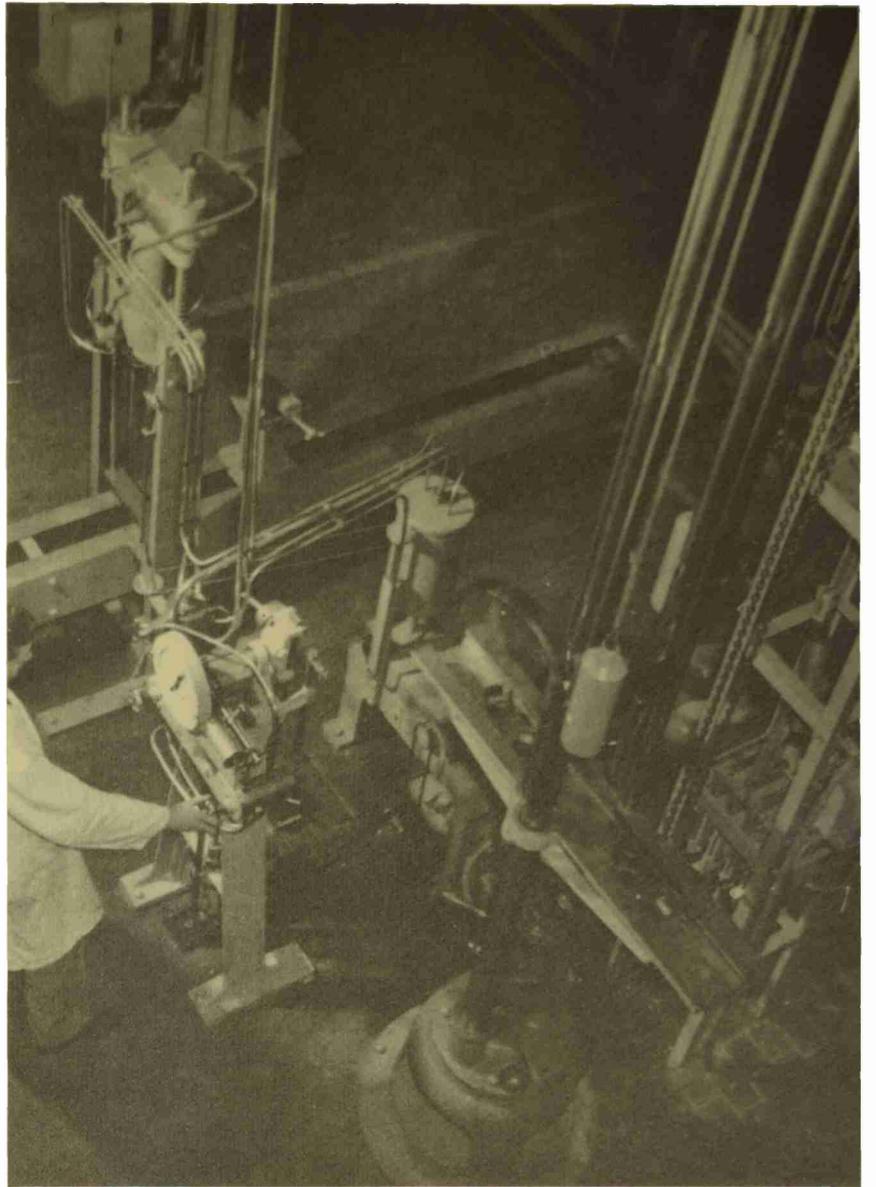
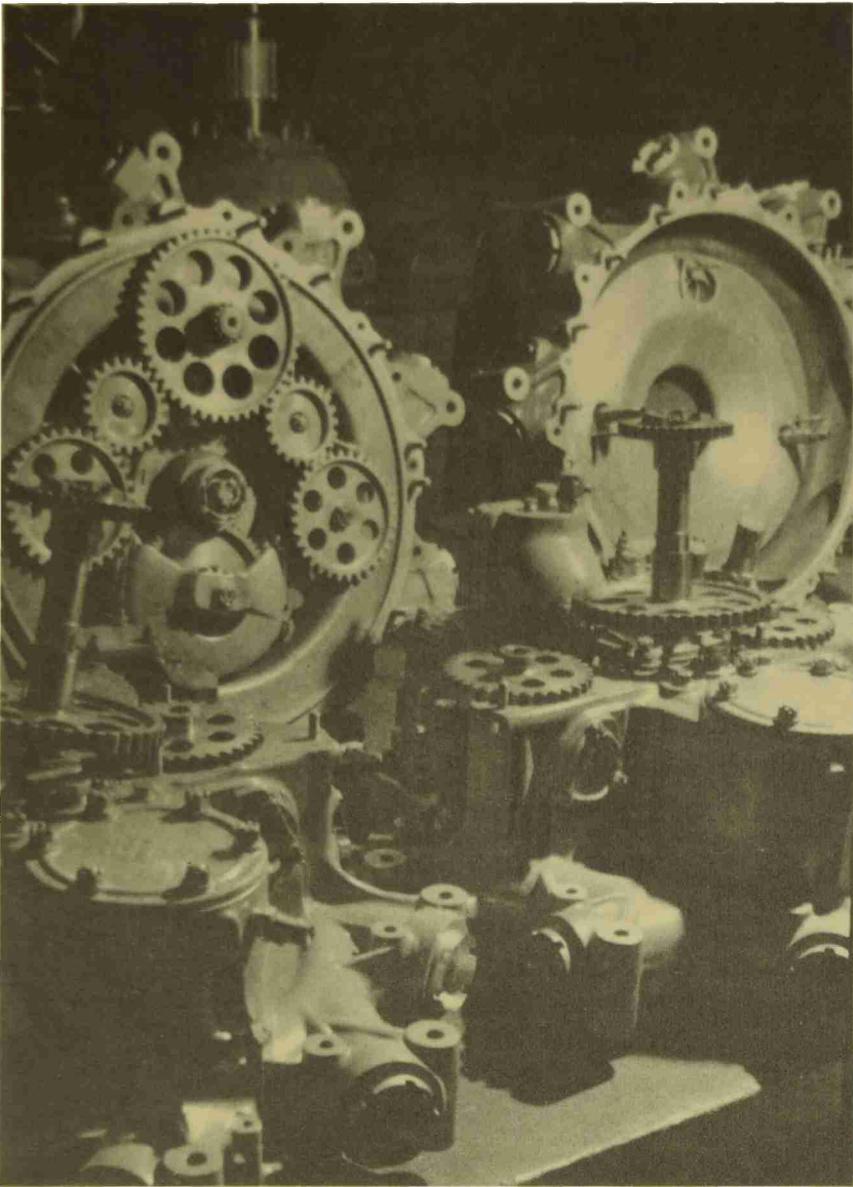


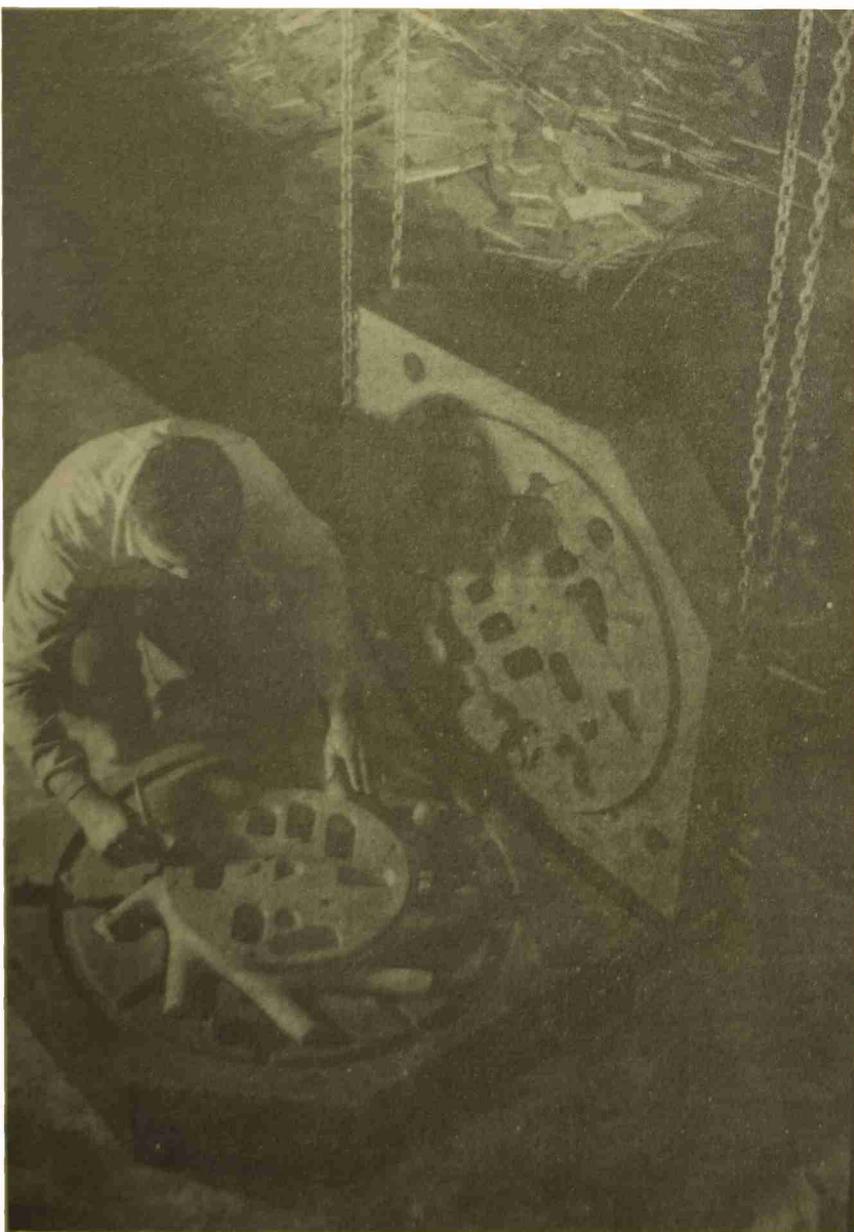
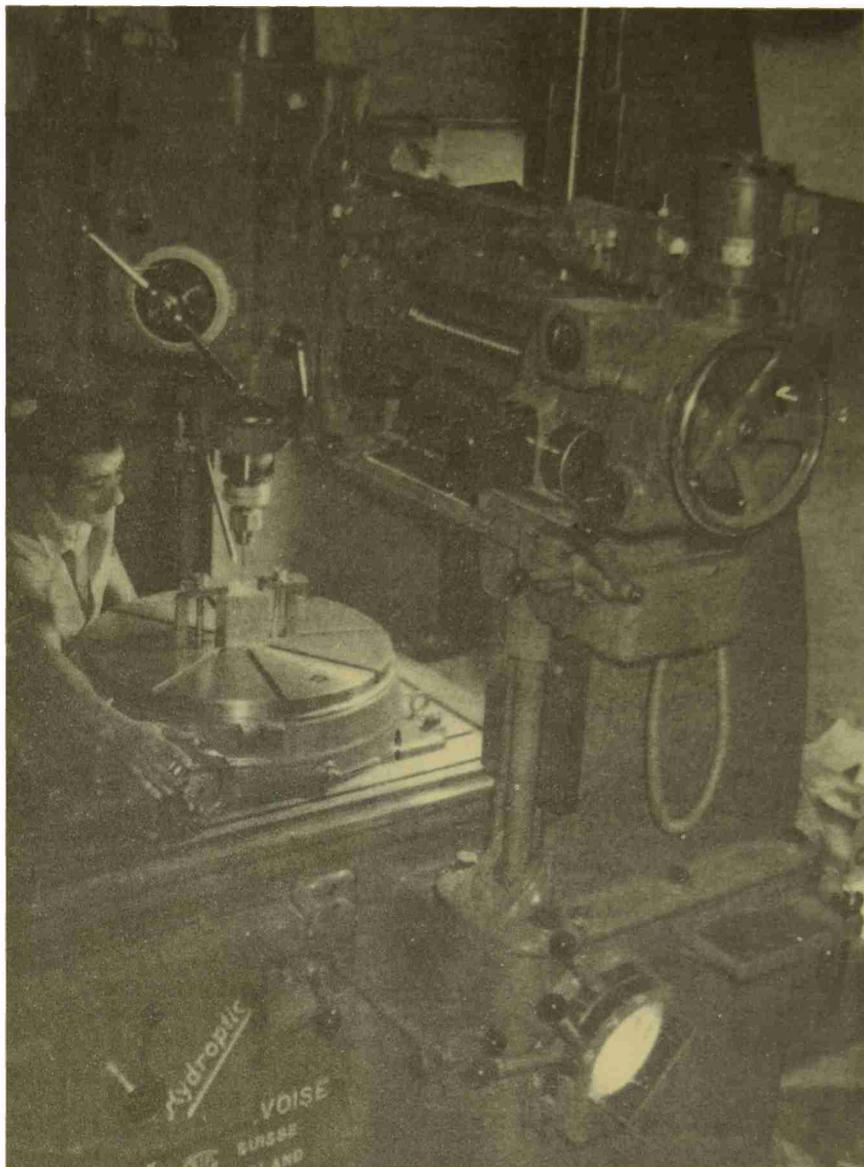
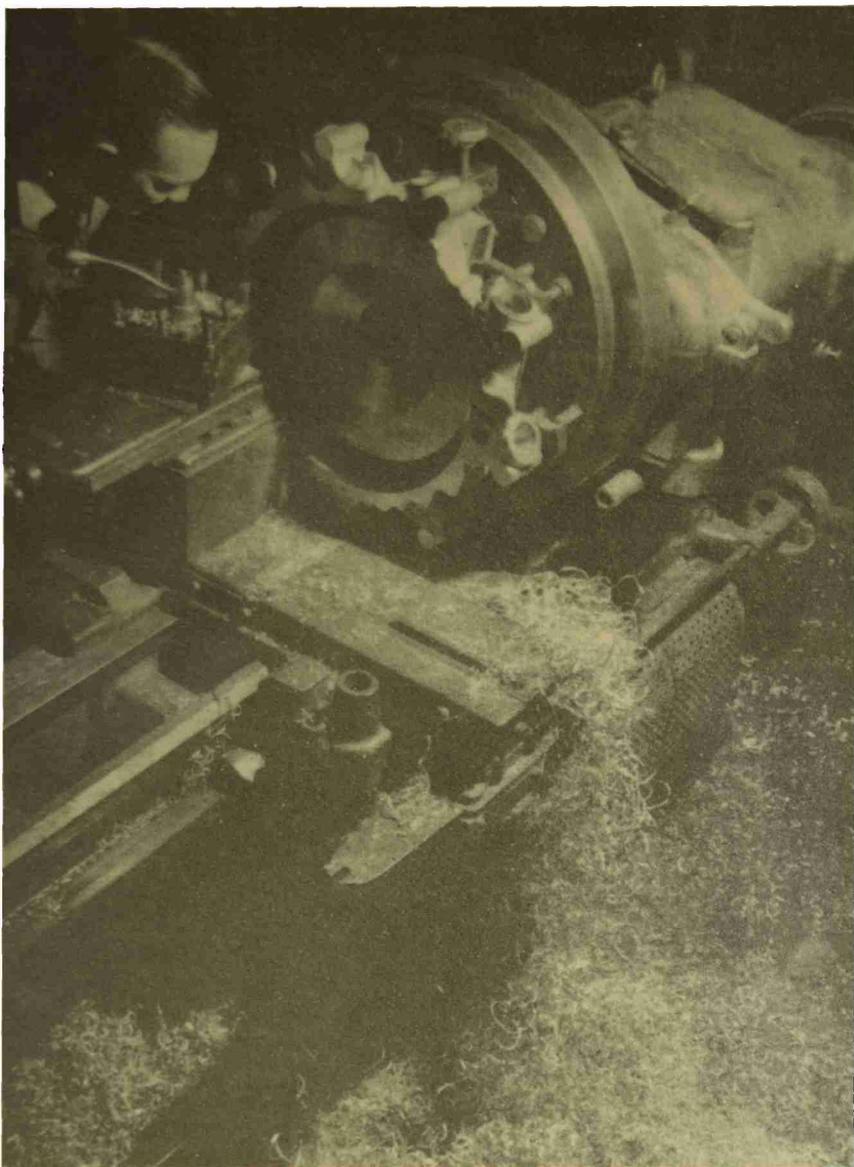
"Pulqui" en vuelo

fabricación de motores de reacción, cuya producción en serie comenzará en 1949. –Perfeccionamiento del bimotor “Calquín” para mejorar sus performances, especialmente el grupo motopropulsor, instalándose una fábrica de motores y hélices para el mismo avión. –Planeamiento de un avión cuádrimotor de transporte, iniciándose en 1949 la ejecución del prototipo, para pasar en 1951 a la construcción en serie. –Diseño de un avión que pueda ser utilizado en misiones de auxilio y en lugares de difícil acceso aéreo o terrestre. –Fabricación de un avión de transporte bimotor, apto para los más diversos propósitos y con capacidad para 10 pasajeros. –Construcción de un avión de escuela, de características modernas y adecuadas para el pasaje a la enseñanza avanzada. –Ejecución de un motor de 500 HP., con su hélice correspondiente.

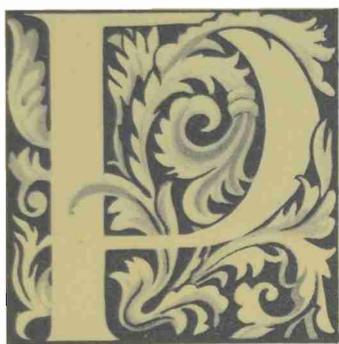
En el aspecto de la investigación y ensayo de materiales, se han previsto las siguientes realizaciones: –Instalación de túneles aerodinámicos, verticales, horizontales y de densidad variable para las pruebas, estudios y ensayos de los prototipos. –Montaje de una base en tierra para certificación de los ensayos del avión en vuelo, con instrumental de control para las velocidades sub e hipersónicas. –Formación de un laboratorio de ensayos físicos, químicos y rayos X, como asimismo de bancos de ensayo para motores de reacción y prueba de motores en montaña. – Instalación de taller de forja, fundición de aleaciones livianas, bronces y aceros especiales, fábrica de maquinaria-herramienta, instrumental, etcétera. Lo anotado forma parte del Plan Quinquenal del Instituto Aerotécnico.







APORTE Y PORVENIR DE LA INDUSTRIA PRIVADA

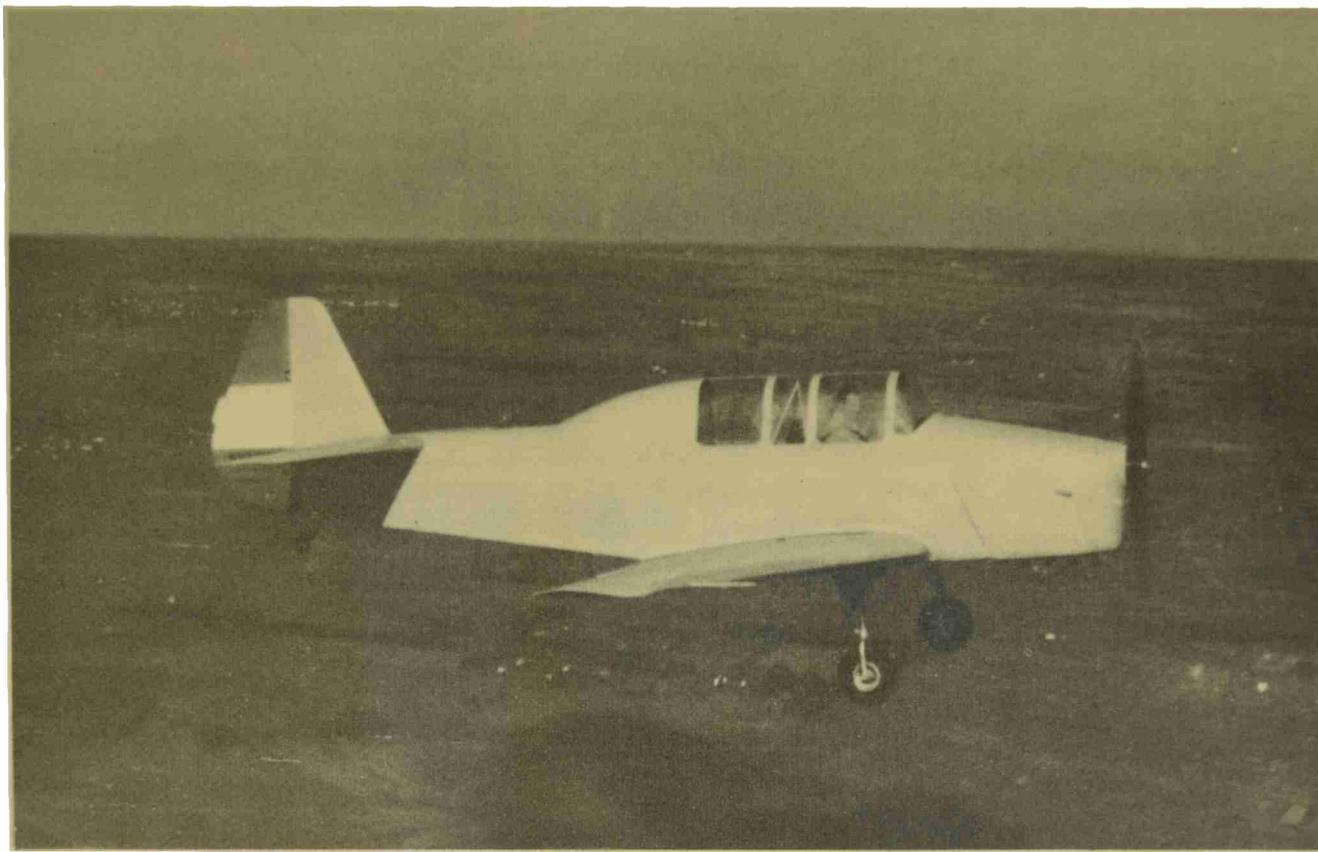


RÁCTICAMENTE hasta el año 1944 la industria aeronáutica en el orden privado era inexistente dentro de los límites del territorio nacional, pues ningún taller o establecimiento dedicado a la elaboración de los diferentes elementos constitutivos de un avión funcionaba en forma orgánica. Pero la falta de experiencia industrial, la carencia del equipo y maquinarias imprescindibles para llevar a cabo una labor especializada y asimismo la casi absoluta ausencia de mano de obra técnicamente capaz, no fueron obstáculos que afectaran de modo insuperable el firme propósito surgido entonces, por imperio de las circunstancias, de dar nacimiento a una nueva actividad productora, llamada a ser con el correr del tiempo una fuente de trabajo más, factor de progreso económico-social y por consiguiente de prosperidad argentina, como asimismo origen de bienestar general.

Al llamado de las autoridades, acudió el industrial cuyo trabajo estaba orientado hacia otras actividades; puso su maquinaria y su experiencia al servicio de la aeronáutica, en un esfuerzo patriótico nunca escatimado, y que significó, en todas las circunstancias y aspectos, el mayor de los éxitos.

Ese mismo período inicial, señalado como el más desfavorable para otras actividades, permitió sortear sin contratiempos un estado crítico, orientando hacia nuevas modalidades el interés de capitales y mano de obra, que recibieron el estímulo y fomento necesarios en cada caso, y sobre cuyos resultados la mejor comprobación está dada por la cantidad de firmas industriales —cerca de un centenar— que dedican su capacidad manufacturera a la Aeronáutica, y por el número de aviones que la industria privada entrega al país.

El "Colibrí", cuya construcción la industria privada ha encarado regularmente



La calidad puesta de manifiesto en la ejecución de los trabajos encomendados es excelente, ratificándose en una nueva rama de la técnica, la madurez alcanzada por el obrero argentino en cuanto a precisión y rendimiento, al dedicar su inteligencia y capacidad de concepción y adaptación a una labor que hasta hace poco le era desconocida.

La intervención tutelar del Estado, mediante el aporte de la experiencia y la ayuda económica adecuada, permitió obtener gradualmente la calidad exigida, superándose las dificultades de todo orden y conquistando un meritorio triunfo.

Actualmente y con relación al futuro, la industria aeronáutica privada tiene en el país un horizonte de ilimitadas posibilidades; la Secretaría de Aeronáutica ha previsto la adopción de las medidas conducentes a asegurar la continuidad de las tareas emprendidas auspiciosamente en 1944, y se propone concurrir a la protección y estímulo de los derechos tan esforzadamente adquiridos en la etapa inicial, con la perspectiva de un brillante porvenir.

Como parte integral de las previsiones adoptadas por las autoridades para el desarrollo intensivo de la industria aeronáutica privada, en el transcurso del quinquenio 1947-1951, serán invertidos más de 200 millones de pesos, suma que incrementará no sólo la producción aeronáutica propiamente dicha, sino que tam-



“El Boyero”, modelo del Instituto Aerotécnico, construido en talleres particulares

bién los beneficios de tal acción habrán de incidir en el terreno de lo social y económico, además de servir de acicate a las investigaciones y experiencias de orden científico en general.

Al insistir en los alcances del apoyo estatal a la industria aeronáutica privada, se tiene en cuenta que más de 30.000 operarios de las distintas especialidades tendrán ocupación permanente en los establecimientos fabriles, talleres y usinas, que serán ampliadas o se constituirán en el período que se extiende hasta el año 1951, sin perjuicio de continuar creciendo después.

La constitución de sociedades mixtas destinadas a la construcción de aviones, motores, instrumental, equipos, material de comunicaciones, maquinarias, herramientas, accesorios, repuestos, instalaciones electromecánicas, elaboración de combustibles especiales y lubricantes de aviación, telas, pinturas, goma, etcétera, facilitarán la ejecución del Plan Quinquenal de Gobierno, con la significación que tendrá dentro de los citados organismos de economía mixta el aporte de la experiencia estatal, representado por las directivas, en cuanto a lo técnico, y la garantía de un beneficio o ganancia para el capital progresista inversor, en lo económico, procurando un equilibrado desarrollo. Tal política no importará, en modo alguno, el establecimiento de tratamiento preferencial, pues igual dedicación

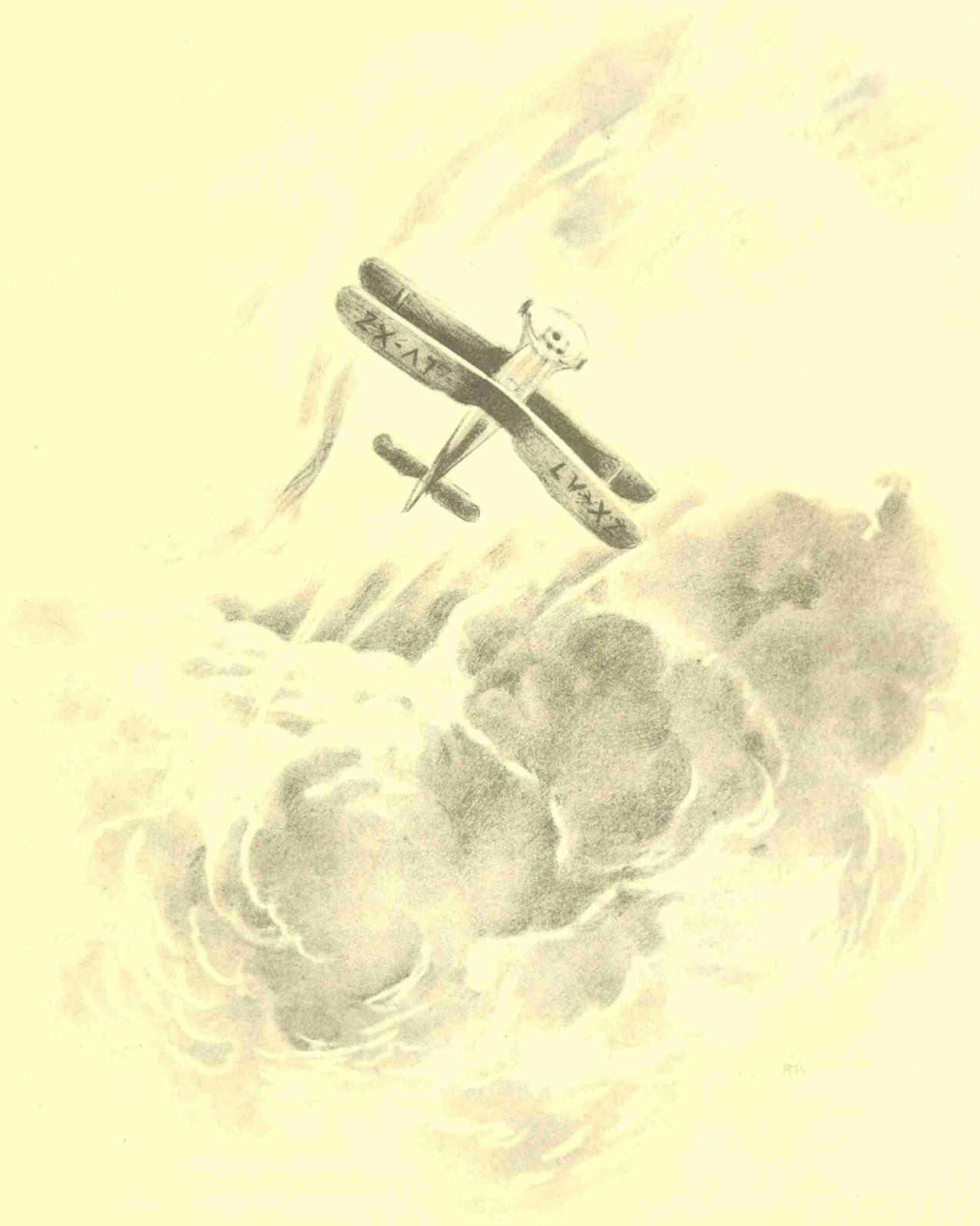
y atención se prestará a la actividad exclusivamente privada, la cual tiene ante sí perspectivas totalmente renovadas y promisorias, ya que el país dispone de riquezas naturales cuya explotación racional constituye el mejor respaldo en la tarea de expansión industrial emprendida por la Secretaría de Aeronáutica en procura de su objetivo.

Confirmando anticipadamente las esperanzas puestas en la industria privada aplicada a la aviación, corresponde exponer dos de las más notables realizaciones cumplidas desde que se unificó la Aeronáutica.

A los establecimientos proveedores de equipo, repuestos y accesorios, se han agregado en el curso del año 1947 otras empresas que, con las directivas del Instituto Aerotécnico se han abocado, como primer paso, a la construcción de aviones de escuela y turismo destinados a la aeronáutica civil, hallándose en curso de ejecución las primeras series de los siguientes tipos: "El Boyero", monoplano de ala alta, para turismo e instrucción básica, y el "Colibrí", el más moderno y reciente avión producido en el país, tratándose de un monoplano de ala baja destinado a la enseñanza elemental, cuyas performances llenan cumplidamente las exigencias impuestas, en cuanto al rendimiento y la economía de su operación. Y a estos aviones seguirán otros de mayor potencia y capacidad, que en un futuro no lejano han de ser utilizados en la aviación civil, comercial y militar, ratificándose el concepto de que sin fabricaciones no hay Aeronáutica. Tal es en la República Argentina el aporte y porvenir de la industria privada.



TODOS VUELAN





A surgido y está desarrollándose en todos los sectores de la humanidad un factor que es consecuencia de las nuevas concepciones, transformando la visión ideal de otros tiempos en una realidad viva y palpitante; el avión, como medio de transporte, ha dejado de ser promesa del futuro, para transformarse en una maravilla del presente, sujeta a procesos de incesante perfeccionamiento. Ese nuevo factor, que también en la Argentina alcanza hoy matices y proyecciones cada vez más definidas, es la *conciencia aeronáutica*, que despierta en todos, sin distinciones de edades, sexos ni clases sociales, creciente interés hacia las realizaciones de la más moderna expresión de la inventiva humana.

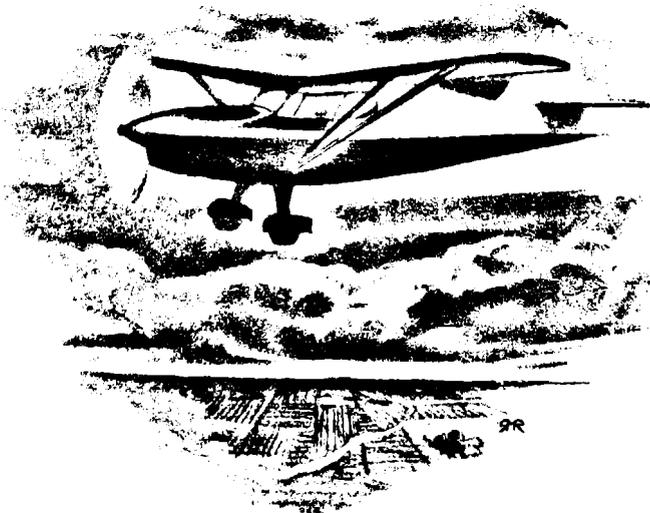
En nuestro país ha existido, desde comienzos de siglo, una vocación aeronáutica potencial. Pueblo joven, consciente de su destino y misión en el concierto mundial, por gravitación natural debían encontrar en él, eco propicio las manifestaciones de una actividad que reverdecía las tradiciones de la raza, extrayendo lo mejor de sus virtudes, para entregarse a la práctica del vuelo mecánico como fuente de mejoramiento humano. Con el convencimiento de que esa primera muestra potencial no se había apagado y menos desaparecido, al correr el tiempo fueron

cobrando impulso las actividades aéreas del país entero y, día a día, nació un nuevo aeroclub, y cada hora se enroló un nuevo piloto.

A partir del mes de julio de 1943, al encuadrar la Dirección General de Aeronáutica Civil dentro de la nueva estructura que comenzaba a forjarse para la Aeronáutica Nacional, las muestras visibles de la conciencia respectiva fueron cada vez más notorias, fomentando su evolución en forma tal que ha sido posible lograr, con su difusión y popularidad, el apoyo de todos.

Las iniciativas adoptadas en el orden nacional por los organismos rectores de la Aeronáutica, tienen por patriótica finalidad lograr el incremento de las actividades que se relacionan con la navegación aérea. Desde el primer día de su creación, la Secretaría de Aeronáutica ha estado empeñada en la empresa de extender hasta los más lejanos lugares del territorio, la influencia bienhechora del transporte aéreo. En esa tarea no se ha de dar tregua un solo instante, hasta ver realizado íntegramente el ideal de que en toda familia haya un aviador y tenga un avión, y que en todo lugar poblado de la República haya un aeródromo, como la expresión más absoluta de progreso, tanto humano como técnico.

Por ello, cuanto esfuerzo realiza la Secretaría de Aeronáutica por intermedio de sus organismos subordinados, tiene por finalidad esencial, conforme a la directriz que lo orienta, un solo objetivo: arraigar en la conciencia de nuestra ciudadanía la comprensión de los problemas afines a la aeronáutica, para que sea una realidad en el presente y en toda época lo afirmado: en la Argentina *todos vuelan...*



AEROMODELISMO



ESPERTAR inquietudes aeronáuticas desde los primeros años del niño, orientando más tarde sus pasos hacia las sucesivas manifestaciones que le son propias, es una de las misiones de trascendencia que le toca atender a la Dirección General de Aeronáutica Civil, en su calidad de órgano rector de todas las actividades de vuelo, deportivas, privadas, de turismo y de servicio público, y coordinador de las energías nacionales destinadas a su fomento. El aeromodelismo constituye uno de los medios más eficientes para estimular, no sólo en la niñez sino también en los mayores, la atracción que ejercen en el hombre las cuestiones que se relacionan con el medio de transporte que ha revolucionado los conceptos hasta hace poco existentes. En efecto, la aeronave, que actúa en las tres dimensiones del espacio, carece de tradición y antecedentes, pues ninguno de los otros vehículos conocidos puede servir para establecer un índice de comparación, ni aun considerando la posibilidad de su perfeccionamiento.

De ahí, entonces, la importancia que reviste en el panorama nacional el desarrollo intensivo que, en el breve término de cinco años, ha tenido la actividad que nos ocupa en la Argentina, implantándolo como asignatura permanente en los programas de trabajos manuales de los institutos de enseñanza primaria de todo el país.

Hasta poco antes del año 1943, el aeromodelismo solamente había tenido exteriorizaciones muy restringidas, circunscriptas a un reducido núcleo de jóvenes aficionados, que ya con anterioridad y por iniciativa propia habían tomado contacto con la Aeronáutica y sus problemas fundamentales.

Correspondió a la Dirección General de Aeronáutica Civil, casi inmediatamente después de su incorporación a la nueva estructura adoptada por la Aeronáutica, dedicar su atención hacia esta rama, como factor de innegable gravitación llamado a polarizar el entusiasmo de la juventud, de la cual extrae la Nación los aviadores del mañana.

Practicado como entretenimiento, el aeromodelismo brinda insospechadas satisfacciones a quien se entrega pacientemente a la tarea de reproducir a escala, con materiales delicados, la aeronave multimotor de transporte o el caza-interceptor de velocidad aproximada a la del sonido. Por otra parte, este pasatiempo abre a la imaginación creadora del constructor una gama de posibilidades infinitas, que más de una vez sirven de punto de partida para el desarrollo de mejoras o la enunciación de principios, cuya aplicación a la aerodinámica o mecánica, representa la solución de problemas hasta entonces insolubles.

Tan vasto es el campo que ofrece, en cuanto a posibilidades, el aeromodelismo como introducción al conocimiento de la aeronáutica y las cuestiones a ella vinculadas, que constituye el auxiliar más eficaz, cuando se encara la difusión de la conciencia aeronáutica.

Como deporte, entretenimiento o materia de estudio o investigación, proporciona a todos sus cultores un sinnúmero de satisfacciones, a cuyo estímulo y fomento concurren actualmente las autoridades de la Aeronáutica Nacional, bien advertidas y compenetradas de su importancia.

A la Dirección de Aeronáutica Deportiva, dependencia de la Dirección General de Aeronáutica Civil, encargada del desarrollo, fomento y orientación de la actividad aérea deportiva, oficial y privada, como así también del turismo, corresponde, dentro del plan general trazado por la Secretaría de Aeronáutica, hacer cumplir las directivas fijadas al respecto.

En este orden de cosas, la actividad aeromodelista se ha orientado siguiendo dos trayectorias que tienen muchos puntos de contacto en el desarrollo del plan de labor confeccionado al efecto.

Al aeromodelismo escolar se han dedicado notables esfuerzos, alcanzándose pleno éxito en el año 1947, con su adopción como asignatura regular en los dos últimos grados de la enseñanza primaria, previa capacitación de los docentes, a los cuales también se impartió instrucción, cuyo rendimiento se materializó con la adjudicación de puntos en la clasificación profesional.

En el último año, el aeromodelismo escolar registró progresos notables, recibiendo 15.000 alumnos de quinto grado de las escuelas primarias de la Capital



Aviador del mañana

la enseñanza correspondiente, con la construcción de tres aeromodelos elementales. En todos los casos, al igual que en el interior del país donde también la divulgación de este aspecto tuvo, desde el comienzo, franca acogida, la Dirección de Aeronáutica Deportiva presta su concurso material, proporcionando equipos, herramientas, materiales, y las indicaciones necesarias al docente para el progresivo desarrollo de las clases.

El otro camino seguido por la Dirección de Aeronáutica Deportiva, empeñada en arraigar fuertemente su práctica, también arroja un saldo favorable y alentador, pues la iniciativa de crear en toda la República, centros y organizaciones dedicadas al aeromodelismo, ratifica con los resultados obtenidos las proyecciones que ha de alcanzar, como parte del Plan Quinquenal de Gobierno, este aspecto tan fundamental, en el empeño de hacer de nuestro país, que tantas posibilidades ofrece, una nación de aviadores.

Los clubes de aeromodelismo, así como las comisiones correspondientes creadas dentro de otras instituciones deportivas, suman hoy más de un centenar y, progresivamente, habrán de multiplicarse como complemento de la acción que en sentido concordante se desarrolla entre los escolares.

Varios son los medios a que se ha recurrido para aumentar el interés de pequeños y mayores. La realización periódica de festivales y exhibiciones, en los cuales centenas de aficionados exponen el fruto de sus desvelos e inquietudes constructivas, representa uno de los arbitrios que ha revelado eficacia mayor, desde que la afluencia de expertos y legos va cada vez en aumento.

También la organización de competencias entre instituciones dedicadas a la construcción de modelos a escala reducida, o bien el desarrollo de demostraciones con pequeños aparatos accionados por un diminuto motor a explosión o a reacción, son incentivos y alicientes que contribuyen a la difusión de este deporte, que ha dejado de ser ya un pasatiempo para convertirse en una actividad seria, la cual sirve de iniciación a los técnicos aeronáuticos del futuro, que desde corta edad resultan así familiarizados con los problemas afines al vuelo.

Las leyes y normas que intervienen en la construcción de un aeromodelo son idénticas a las que el ingeniero y diseñador de las grandes aeronaves tiene en cuenta al ejecutar sus planos, variando sólo las dimensiones.

Con la práctica intensiva y racional de tales tareas, el técnico aeronáutico del futuro no encuentra dificultades en la solución de los problemas que plantea la aerodinámica, al par que la conciencia aeronáutica logra cada vez mayor arraigo, y los beneficios del vuelo son cada vez más grandes.

OCÉANO PACÍFICO



DISTRIBUCIÓN DE LOS CLUBES DE AEROMODELISMO Y DE VUELO A VELA

REFERENCIAS:

- CLUBES DE AEROMODELISMO CONSTITUIDOS AL AÑO 1947
- CLUBES DE PLANEADORES RECONOCIDOS COMO ESCUELAS DE PILOTAJE AL AÑO 1947
- CLUBES DE PLANEADORES RECONOCIDOS COMO TALLER DE CONSTRUCCIONES AL AÑO 1947
- CLUBES DE PLANEADORES PREVISTOS AL AÑO 1951

Km. 100 50 0 100 200 300 400
ESCALA

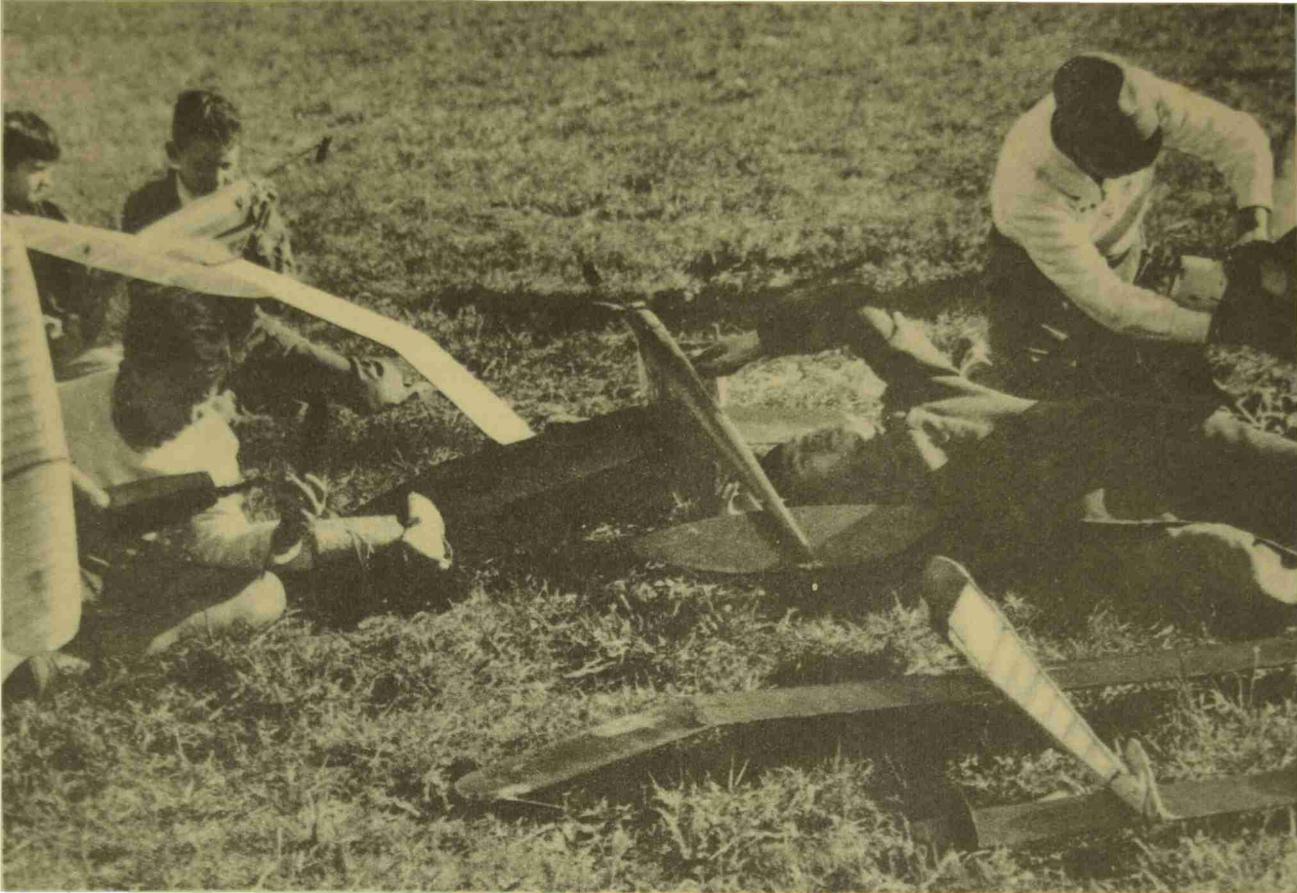
L.G

En su taller, el aficionado prepara pacientemente aviones a escala reducida



Alentados por anhelo de superación, los aeromodelistas participan en competiciones





Ya en el campo, los pequeños constructores efectúan los ajustes del caso



Momentos antes de elevarse, el aparato es objeto de los últimos toques

He aquí la síntesis de cuanto se proyecta realizar en el quinquenio que finalizará en 1951 en este interesante aspecto de lo aéreo:

-Año 1947: Instrucción a 15.000 alumnos de 5º grado de las escuelas de la Capital, plan cumplido ya a satisfacción.

-Año 1948: Extensión a 6º grado de las clases correspondientes, comprendiendo a 50.000 alumnos en todo el territorio.

-Año 1949: Instrucción de aeromodelismo a 80.000 escolares de 5º y 6º grados, complementando el plan de 1948. En el orden deportivo, se organizarán los primeros campeonatos provinciales y de territorios, para finalizar con una competencia de carácter nacional.

-Año 1950: Igual número de escolares que en el año anterior recibirán clases de la materia, realizándose concursos provinciales y de territorios.

También se prevé la organización del primer torneo internacional, con la disputa del Campeonato Sudamericano de Aeromodelismo.

-Año 1951: Otros 80.000 escolares de quinto y sexto grados asistirán a los cursos, realizándose asimismo otro Campeonato de carácter nacional; éste cerrará el ciclo planeado. El apoyo mediante subvenciones, facilidades de provisión de materiales, herramientas y medios de instrucción, habrá de intensificarse durante toda la ejecución del Plan Quinquenal, contribuyéndose de tal forma al progreso de los clubes cuyos afiliados proporcionan parte del potencial humano, exigido por la aeronáutica moderna, mediante la práctica del *aeromodelismo*.



VUELO A VELA



NINGÚN país como el nuestro ha sido tan generosamente dotado por la naturaleza; disfruta de todos los climas y ofrece en su dilatado territorio toda suerte de accidentes geográficos; es también uno de los que mayores facilidades ofrece para la aeronavegación, entre cuyas manifestaciones puramente deportivas se cuenta el vuelo sin motor, también denominado vuelo a vela. Las primeras experiencias de este deporte realizadas en la Argentina, datan del año 1930, aproximadamente, cuando un núcleo de aviadores y aficionados, con un entusiasmo que estaba en proporción inversa a los medios de que podían disponer, construyó los primeros planeadores, con los que se cumplió la etapa inicial de la enseñanza. Unos cuantos segundos se prolongaba la experiencia, en tanto que los preparativos demandaban horas, sin que ello hiciera desmayar a los entusiastas de entonces, en la prosecución de sus esfuerzos por imponer una actividad deportiva que, entretanto, en los países del Viejo Mundo, era ya considerada como una rama importante de la organización aeronáutica, ya fuera como medio de investigación técnica o de exploración científica. Por lo demás, el remontarse por medio de planeadores, llena el anhelo de emulación que en todas las edades ha sentido el hombre hacia los pájaros, imitándolos en su vuelo, ideal que al fin consiguió materializar.

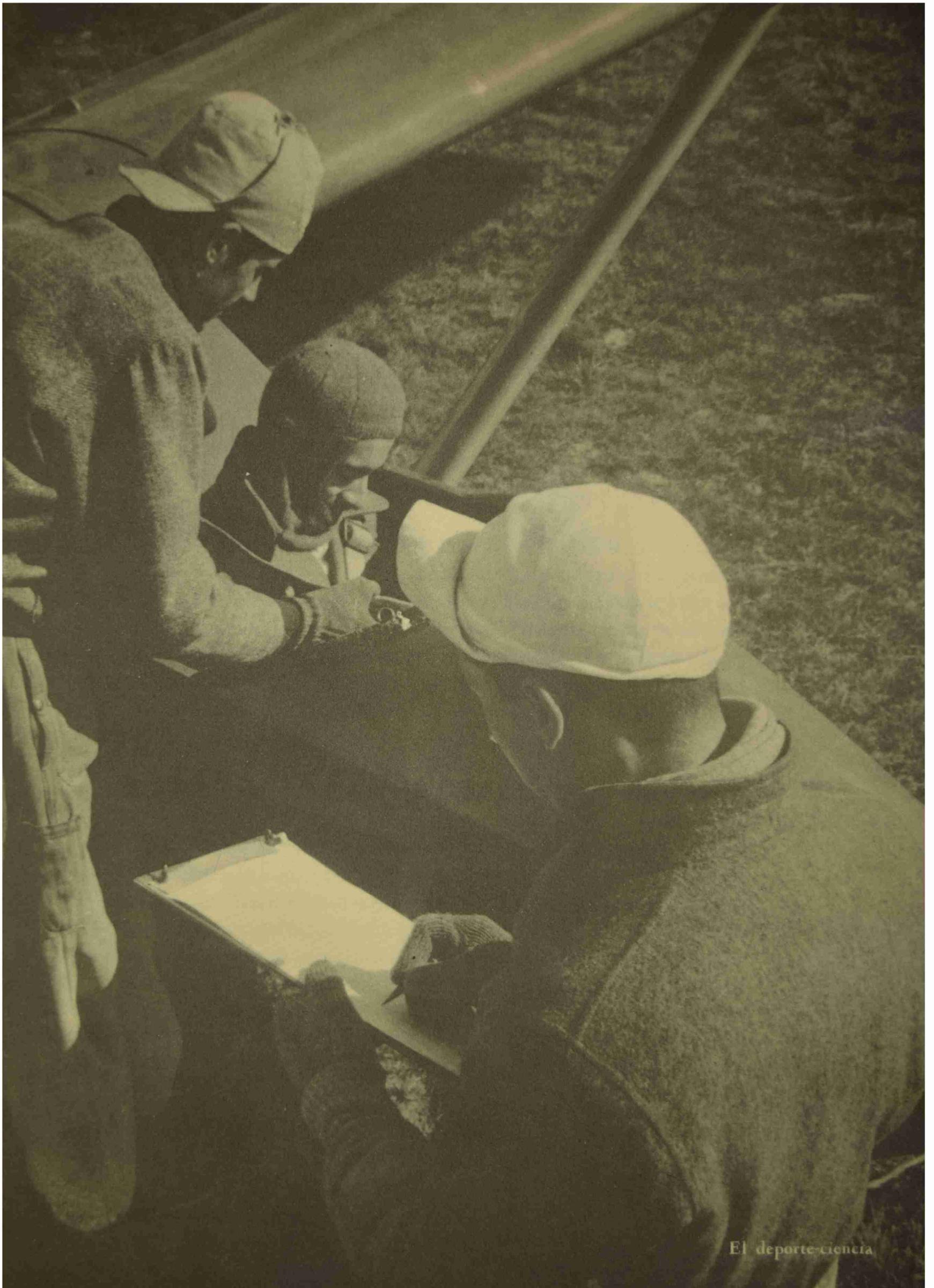
No otra cosa que la imitación más perfecta de las aves es tal manifestación de la destreza humana; y con el auxilio de los planeadores ha sido posible desentrañar muchos de los misterios que ofrecía la naturaleza, aplicando las observaciones al progreso de la aeronáutica. Gracias al vuelo a vela se han podido determinar las características de los fenómenos de la aerología, la dinámica del

Izquierda. Preparando
su planeador
Derecha: Después de
ajustar el cinturón...

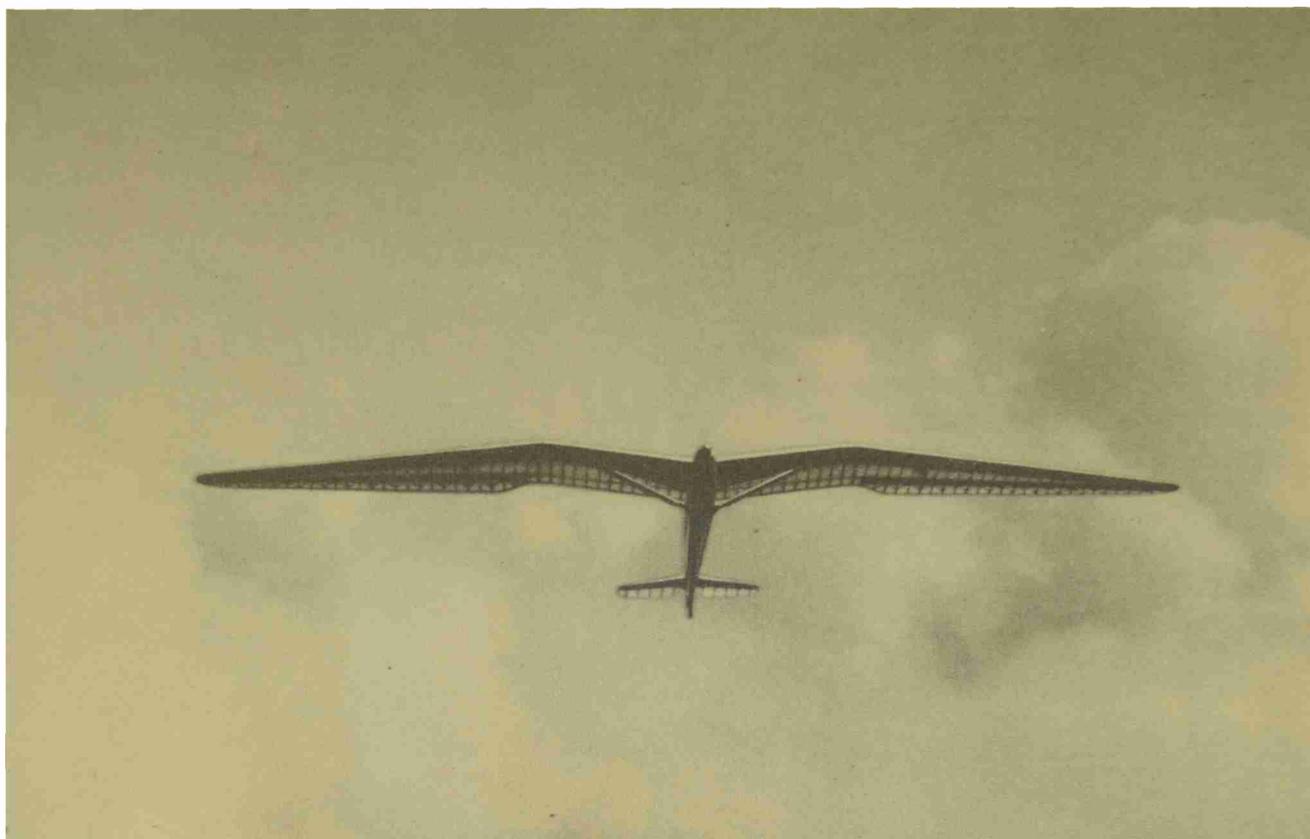


aire, el proceso hidrológico —que comienza con la evaporación, cerrándose el ciclo con la condensación— y otros factores que han contribuido a extender el campo de los conocimientos del hombre, en su incesante afán por conquistar sabiduría. Como manifestación deportiva, desde su iniciación en el año 1930, fué conquistando cada vez un número mayor de adeptos y cultores entusiastas, interés que queda traslucido en la progresiva extensión de sus actividades y la creación de nuevas instituciones aerodeportivas. La incorporación de material perfeccionado, adquirido en el extranjero, y las construcciones realizadas en el país, por los mismos aficionados al comienzo y por la industria privada más tarde, afianzaron el arraigo que desde el primer momento conquistara este deporte, que tiene mucho de ciencia y sirve tanto al progreso aeronáutico.

Creada la Secretaría del ramo, correspondió a la Dirección de Aeronáutica Deportiva, como dependencia del organismo rector de la actividad civil, tomar a su cargo la tarea de orientar y apoyar en toda forma a las instituciones que hasta entonces desarrollaban su labor casi huérfanas de medios. Al aumento de subvenciones distribuidas según la actividad desarrollada, siguió la incorporación o renovación del material, además de otras facilidades que dieron impulso y fomentaron ese aspecto de la navegación aérea.



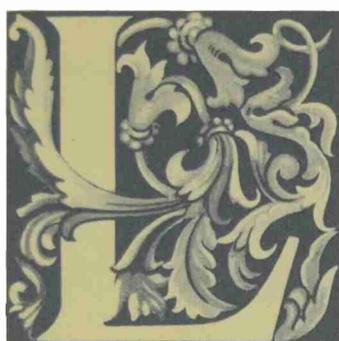
...Suelto el cable de remolque, queda el planeador dueño y señor de las nubes



A los 49 aeroclubes de vuelo sin motor existentes en el año 1946, se han sumado en el transcurso de 1947 otras 31 instituciones reconocidas, siendo propósito de las autoridades a las que corresponde impulsar tal manifestación, alcanzar el año 1951, término del Plan Quinquenal de Gobierno, con un total de 118 aeroclubes de este deporte, repartidos por todo el país.

La pericia y el alto grado de adiestramiento de los pilotos de planeadores argentinos, se han puesto de relieve, tanto a través de su aporte a los progresos de la actividad, como en la conquista de "records" nacionales y sudamericanos, debidamente homologados para su reconocimiento internacional, y reveladores de la calidad de quienes en la Argentina han hecho culto del volovelismo. Esa superación exige constante perfeccionamiento, para lo cual se construirá en Tandil una escuela especializada, que aprovechará tanto en la enseñanza como en su práctica, las corrientes aéreas originadas en las laderas de las sierras de la región. Con el mismo propósito fueron aceptadas las becas que en el año 1947 instituyó el gobierno español, para que un núcleo de pilotos argentinos de planeador aumentara sus conocimientos en la Escuela Oficial de Vuelo sin Motor de Montflorete, en la provincia aragonesa de Huesca, y en la que se batió un record argentino en agosto último; magnífica coronación de esfuerzos en la práctica del *vuelo a vela*.

VUELO CON MOTOR



A práctica del vuelo con motor es otra de las manifestaciones de la actividad aeronáutica deportiva a cuyo estímulo y fomento ha dedicado preferente atención la Secretaría, por intermedio de los organismos correspondientes; desarrollando esa acción tutelar en favor del piloto civil a través del apoyo y facilidades acordadas a los aeroclubes reconocidos como Escuelas de Pilotaje, núcleos que cumplen con la tarea de formar y formar pilotos y de fomentar el vuelo en todas sus manifestaciones. Actualmente la Dirección General de Aeronáutica Civil, teniendo en cuenta experiencias anteriores, ha encarado un plan de labor de vastas proyecciones, que tiende a poner al alcance de un gran número de jóvenes, la posibilidad de seguir los cursos, otorgando becas a los ciudadanos de 18 años de edad, que recibirán instrucción elemental de vuelo, hasta su egreso con la patente de la categoría "A" (Turismo), para pasar luego a los Centros de Instrucción Básica y Avanzada previstos en el Plan de Gobierno, en los que los alumnos perfeccionarán sus conocimientos teórico-prácticos hasta obtener las patentes de las categorías "B" (Profesional) y "C" (Comercial). Ambas etapas, que deberán cumplir los ciudadanos en edad premilitar, tienen asimismo un objetivo determinado por las propias necesidades de la Defensa Nacional: la formación y el adiestramiento permanente de las reservas de la Fuerza Aérea Argentina. La adopción de una política similar en el vuelo sin motor, como paso inicial en la formación del piloto aviador civil, servirá para facilitar la preparación del alumno de avión con motor, el cual previamente adquiere conocimientos fundamentales y básicos con el pilotaje de planeadores, reduciéndose la duración de la enseñanza en la etapa que sigue.

OCEANO PACIFICO



DISTRIBUCIÓN DE LOS CLUBES DE VUELO CON MOTOR Y DE PARACAIDISMO

REFERENCIAS

- CLUBES DE VUELO CON MOTOR CONSTITUIDOS AL AÑO 1947
- CLUBES DE VUELO CON MOTOR PREVISTOS AL AÑO 1951
- CLUBES DE PARACAIDISMO CONSTITUIDOS AL AÑO 1947
- CLUBES DE PARACAIDISMO PREVISTOS AL AÑO 1951





Las mujeres también vuelan

Aviones civiles, Miles "Magister", afectados a las Escuelas de Pilotaje



Asimismo, el plan que se reseña tiene por finalidad proporcionar personal altamente capacitado para satisfacer las necesidades de la aeronáutica comercial, la aviación de servicios, y, en general, toda la actividad aérea.

Simultáneamente con la multiplicación de aeroclubes en el interior del país, cuyo funcionamiento servirá de vinculación entre centros poblados de escasas comunicaciones, en el quinquenio 1947-1951 se constituirán cinco Centros de Instrucción Básica y Avanzada, para la formación de los pilotos aviadores civiles becados, y el perfeccionamiento de los que ya están habilitados. Dichos centros funcionarán conforme al siguiente plan: —Año 1948: Buenos Aires y Santa Fe. Año 1949: Tucumán y Neuquén. Año 1950: San Luis. Es decir, cinco en total.

Como índice de los progresos alcanzados por el vuelo con motor y su difusión progresiva, bastará señalar que, mientras en el año 1946 existían 49 aeroclubes oficialmente reconocidos y, por lo tanto, en condiciones de recibir subvención, en el transcurso de 1947 se crearon otros diez, que forman parte de la progresión para los próximos años, comprendida dentro del Plan de Gobierno, y que ha de cumplirse íntegramente. En total, al finalizar el año 1951, la República contará con 138 aeroclubes debidamente dotados de material técnico, y desarrollando actividad intensa en el aspecto deportivo del *vuelo con motor*.

FORMACIÓN DE PILOTOS



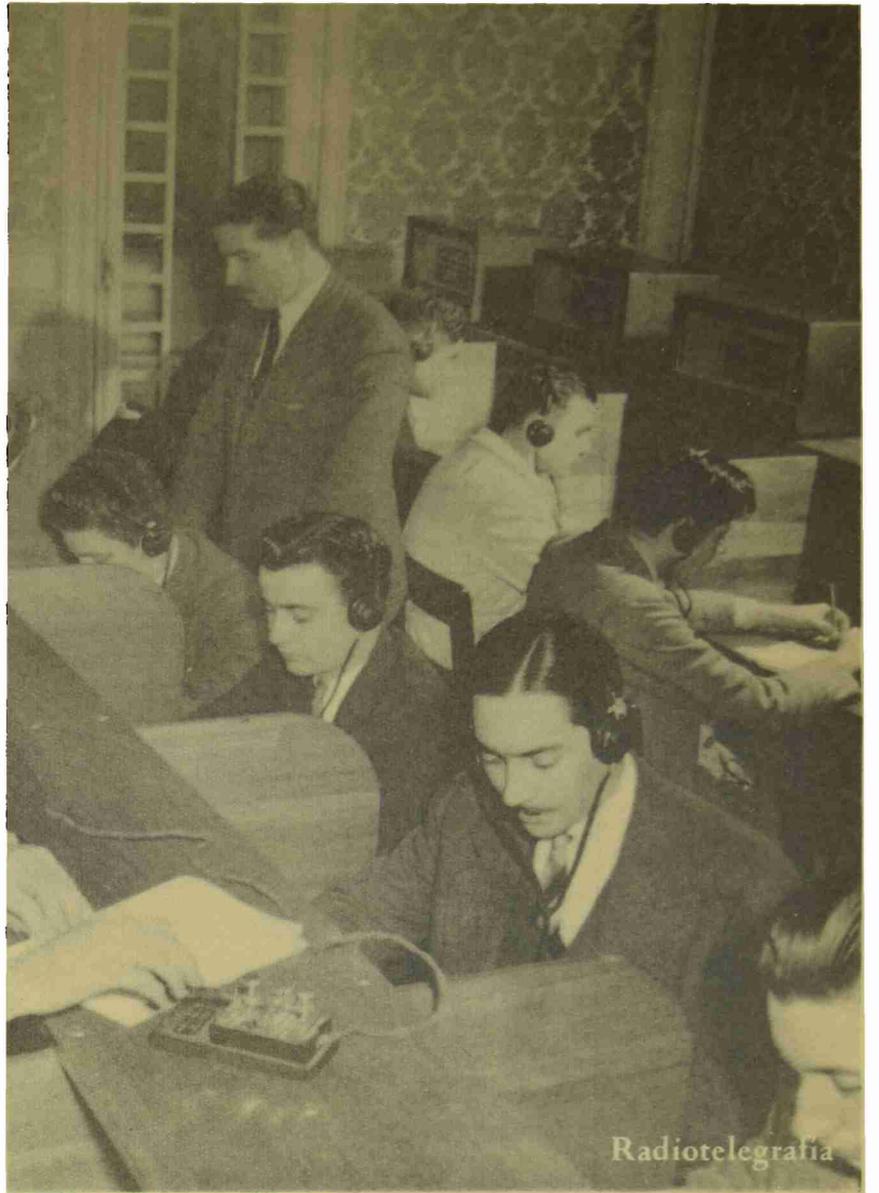
ER aviador civil no impone condiciones físicas ni dotes intelectuales extraordinarias y, por lo tanto, todo individuo que posea, además de buena salud, un espíritu vivaz y mente ágil, puede satisfacer las exigencias mínimas requeridas para la conducción de una aeronave en vuelo. La aptitud psicofisiológica del aspirante se determina con los exámenes practicados en los gabinetes y centros de reconocimiento que, dependientes del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica, funcionan en las principales ciudades de la República. A ellos concurren los alumnos que recibirán su instrucción de pilotaje en los aeroclubes de vuelo con o sin motor, o en la Escuela Nacional de Aeronáutica, siendo en ambos casos análogos los requisitos a cumplir, siempre orientados hacia la incorporación del mejor material humano.

Obtenido el certificado de alumno-piloto, el candidato pasa a recibir la instrucción teórica que lo iniciará en el conocimiento de las leyes físicas que rigen el vuelo mecánico. Esa enseñanza teórica comprende el estudio de aerodinámica, navegación aérea (observada, estimada y radioeléctrica), material aeronáutico (motores y aviones), meteorología y tecnología aeronáutica.

En el aspecto práctico, la instrucción comprende el montaje y mantenimiento del motor y partes del avión, pasándose luego a la enseñanza en vuelo. Ésta se divide en instrucción de doble comando y vuelo solo: en la primera, el alumno sale en vuelo acompañado por su instructor, quien lo impone del manejo de los controles para la ejecución de las maniobras, regulación del motor y observación del instrumental de que dispone la aeronave, adiestrándolo especialmente en las operaciones de descolaje y aterrizaje; en la segunda, vuela sin acompañante.



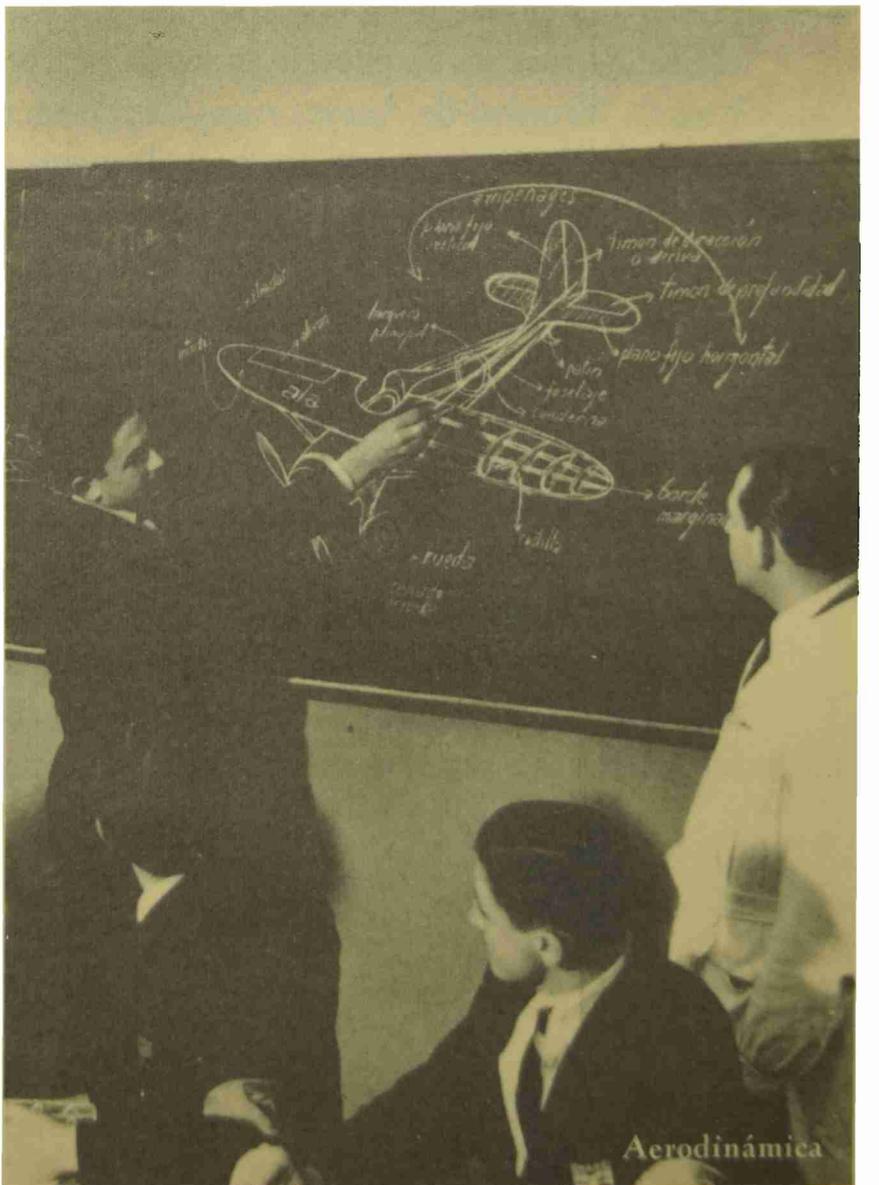
Motores



Radiotelegrafia



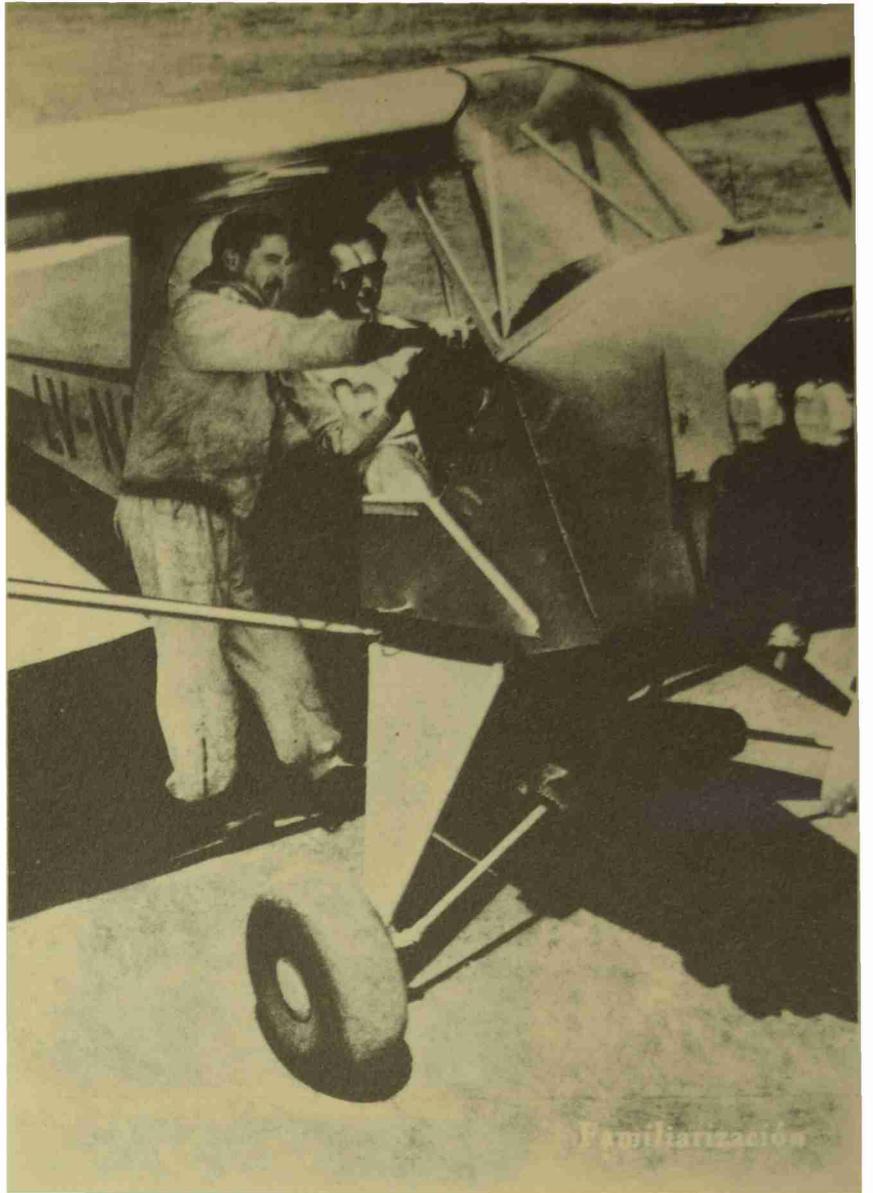
Mecánica



Aerodinámica



Helice!



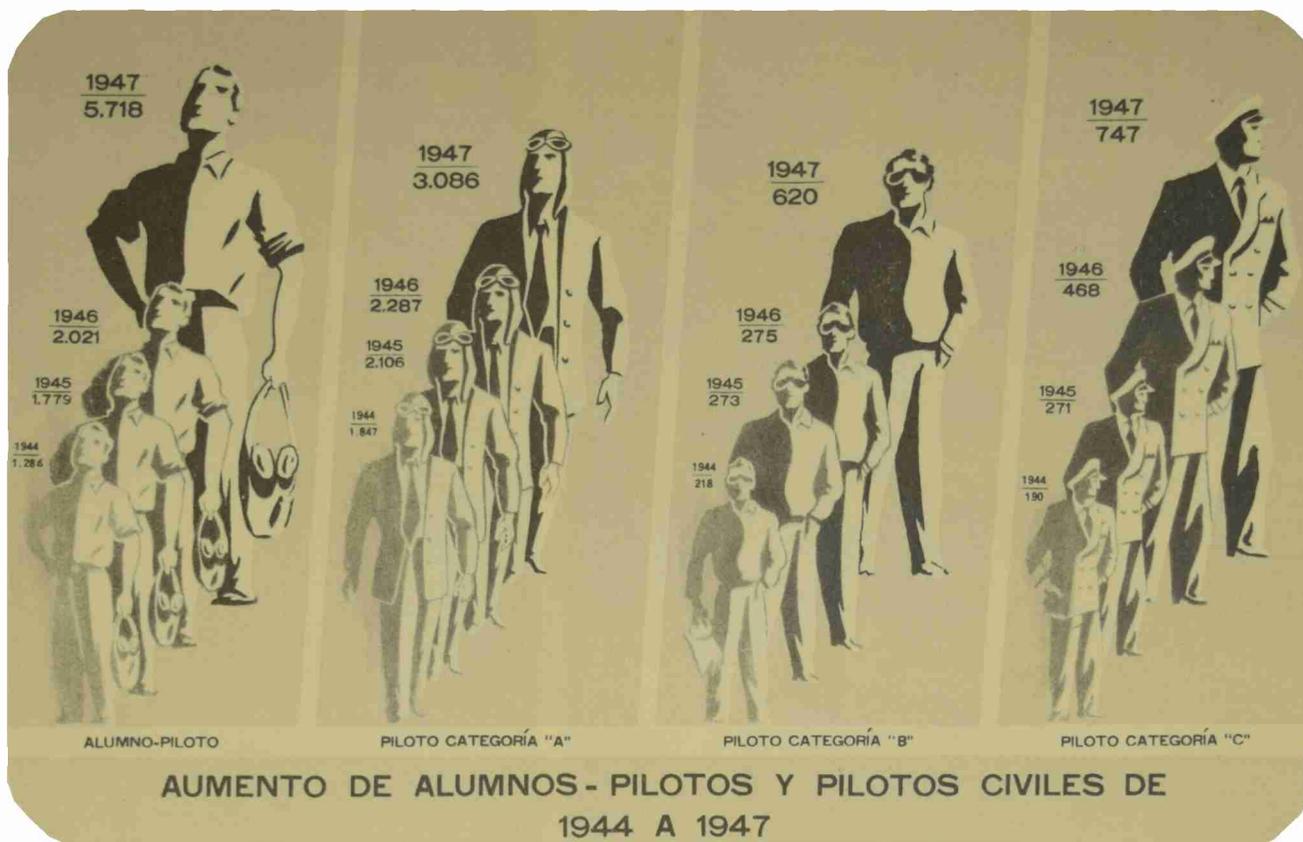
Familiarización



Carretero



Doble comando



El tiempo completo de instrucción, por lo general, no excede de 35 horas, divididas entre la enseñanza de doble comando y el vuelo solo, etapa esta última que sirve para poner en evidencia la asimilación que el alumno ha hecho de las indicaciones del instructor, además de facilitarle su adaptación progresiva al medio en que desarrollará su actividad, luego de aprobar el examen correspondiente.

Se advierte que la enseñanza del vuelo mecánico, regida por un patrón común a cada una de las categorías profesionales, se desarrolla tanto en el aula como en el aeródromo, creciendo la profundización de los estudios a medida que el piloto avanza en su carrera profesional.

De esta forma ha sido posible, en el transcurso del año 1947, dar instrucción de pilotaje a más de cinco mil alumnos; recibiendo su patente de categoría "A" (Turismo) más de tres mil personas, mientras que el total de patentes de la categoría "B" (Profesional) otorgadas en el mismo año ha sido de 620 y el de pilotos civiles con patente "C" (Comercial) llegó a 747.

Asimismo, la incorporación definitiva del helicóptero como moderna aeronave, capaz de prestar innumerables servicios dentro de las actividades aéreas, ha determinado, paralelamente a la adquisición de varios de aquellos aparatos, la necesidad de adiestrar hombres encargados de su conducción y mantenimiento.



Aviones Beechcraft
"Bonanza", utiliza-
dos para el turismo
en la Argentina



El anfibio Republic
"Sea-bee", permite
operar en tierra o
sobre el agua

Piper "Cub", aviones destinados a formar pilotos, posados en el Aeroparque

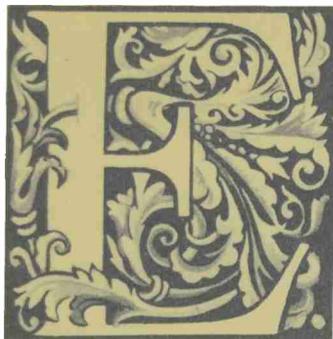


Toda esta tarea, dedicada a la formación de personal navegante capacitado técnicamente en cada una de sus categorías, demandó, por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil, una correlativa intensificación de esfuerzos y la disponibilidad de elementos y recursos para el fomento del vuelo con motor, mediante subvenciones a las instituciones aerodeportivas que están distribuidas por todo el territorio de la República.

En ese concepto, los pagos de arrendamiento de campos, construcción de instalaciones menores, provisión de material y fomento de la actividad aérea, englobados en el rubro de subvenciones del Estado, se han repartido entre las entidades que practican el aerodelismo, vuelo sin motor y vuelo con motor, registrándose la siguiente progresión en las cifras de los últimos tres años: 1945: \$ 780.494,14; 1946: \$ 356.352,63, y 1947: \$ 1.664.829,22.

Asimismo, y en cuanto se refiere a la matriculación de aviones civiles, afectados a la enseñanza de pilotaje, turismo o servicios de interés público, ella registra también aumentos considerables en el último año, con relación a los tres anteriores. Ese aumento queda reflejado en las siguientes cifras: Año 1944: 530 aeronaves matriculadas; año 1945: 592; año 1946: 884, y año 1947 1.120; gran parte de ellas asignadas a la *formación de pilotos*.

INTEGRANTES Y COMPLEMENTOS DE LAS TRIPULACIONES



En su constante avance, la Aeronáutica ha impuesto necesidades crecientes de personal especializado en cada una de sus ramas. El transporte aéreo es quizás entre todos los medios de comunicación creados por el hombre, el que exige la disposición de medios técnicos —personal y material— más precisos y seguros, ya que la perfectibilidad de la organización descansa en el rendimiento de quienes tienen a su cargo la ejecución de todas las operaciones, comprendidas desde el montaje de una aeronave hasta su conducción en el aire.

Esa compleja organización, que en lo correspondiente a personal contribuye a mantener en actividad un servicio aéreo de cualquier carácter —militar o civil— está constituida por las tripulaciones y sus complementos, cuya actuación no se circunscribe solamente a la navegación en sí misma, sino que también opera en tierra, donde desarrolla parte importante de su cometido.

Los integrantes de la tripulación de un moderno avión afectado a cualquier actividad aérea, son los auxiliares inmediatos del piloto encargado de conducirlo, actuando éste y aquéllos en estrecho contacto y con una absoluta identificación, resultante de las modalidades impuestas por el medio, y sintetizadas en una sola palabra: cooperación.

Componentes de la tripulación de una aeronave son: el navegador, con la misión de verificar la exactitud y corrección del rumbo de vuelo y la posición en todo momento, mediante instrumental, tablas de cálculos, cartas geográficas e informes radioeléctricos; el ingeniero, responsable del perfecto funcionamiento de las plantas motrices que impulsan al avión; el radiooperador, encargado de

mantener el contacto con las bases en tierra, mediante el invisible vínculo de las ondas radioeléctricas; el comisario de a bordo, a cuyo cargo se halla la documentación de la aeronave, de la tripulación y de todo el personal transportado, como asimismo la atención de los viajeros; el despachante, cuya misión consiste en determinar y distribuir las cargas a transportar, repartiendo los pesos del pasaje, correspondencia y mercancías, conforme a las especificaciones técnicas asignadas a cada aeronave, como una garantía de la seguridad del vuelo. Por último, la camarera de avión, encargada de la atención a bordo, que ha quedado incorporada definitivamente como un auxiliar indispensable de la tripulación, en las máquinas de transporte aerocomercial.

La formación de la casi totalidad de los integrantes y complementos de la tripulación, está confiada a la Escuela Nacional de Aeronáutica, instituto dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil y a cuyos cursos, año tras año, concurre número creciente de alumnos.

Esa enseñanza tiene un carácter amplio y altamente especializado, ya que constituye el centro de formación del personal técnico, que ha de actuar en las múltiples funciones previstas dentro de una organización integral. En efecto, de las aulas de esta Escuela Nacional egresan los alumnos con las siguientes especialidades: Técnicos aeronáuticos; mecánicos de aviación; motoristas y montadores; instrumentalistas y electricistas; radiooperadores; personal de aeropuertos; navegadores; despachantes de avión; pilotos aviadores civiles e instructores de vuelo; de la innumerable gama de carreras.

Con referencia a la última especialidad, a partir del año 1949, la formación de los pilotos civiles e instructores de vuelo quedará confiada a los Centros de Instrucción Básica y Avanzada, una vez habilitados éstos.

La enseñanza que se imparte en la Escuela Nacional de Aeronáutica participa de los aspectos teórico y práctico, aplicándose en el terreno o en el taller —según sea la especialidad— lo aprendido en las aulas.

La importancia de las funciones que desarrolla la Escuela Nacional de Aeronáutica está dada por las patentes y certificados expedidos por la División Documentación en el transcurso de los últimos años y cuyas cifras son las siguientes:

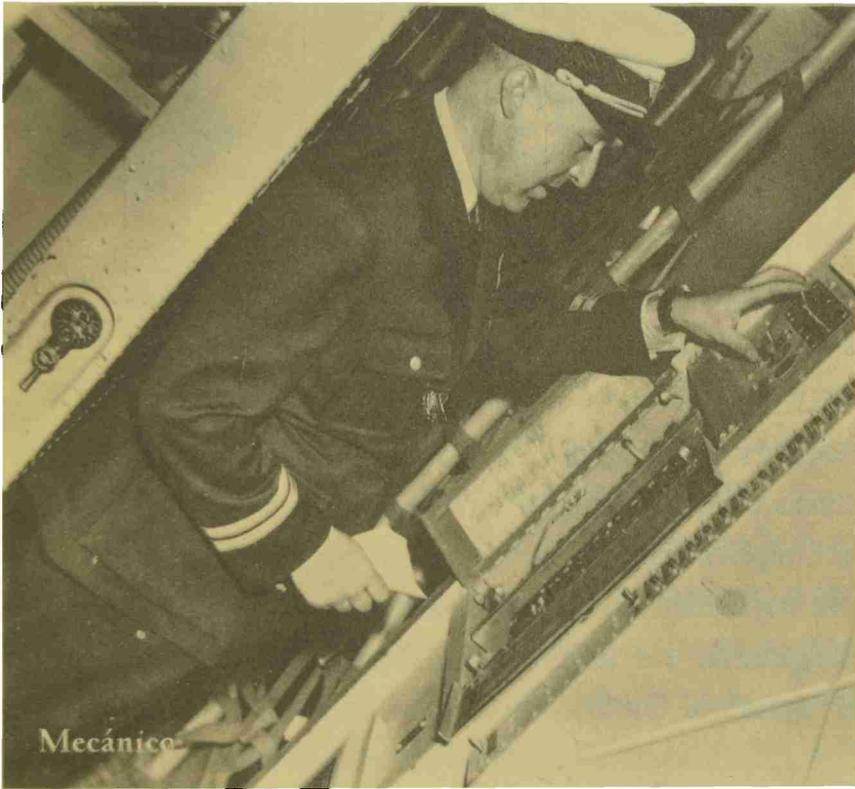
—Navegador: En 1946: 4; 1947: 10. —Mecánico navegante: en 1945: 8; 1946: 80; 1947: 150. —Despachante de avión: en 1947: 13. —Comisario de a bordo: en 1946: 15; 1947: 42. —Camarera de a bordo: en 1946: 42; 1947: 81. —Operador de Torre Control: en 1947: 7. —Radiooperador navegante: en 1945: 39; 1946: 48; 1947: 116. Números por demás elocuentes.



Navegador



Radiooperador



Mecánico



Copiloto



Comandante



Auxiliar

Los helicópteros incorporados a la aeronáutica, imponen nuevos especialistas



La complejidad creciente de las tareas en Aeronáutica, sumada a la incorporación de nuevos elementos y materiales plantean, en lo que respecta al personal, exigencias que cada vez van en aumento.

Los aviones impulsados por motores a reacción, las velocidades supersónicas, la atención de instrumental delicado y costoso, la adopción de normas modernas en el proceso constructivo, la incorporación de maquinarias más precisas y otros numerosos factores, imponen la especialización del hombre.

Por ello, para satisfacer esas exigencias y mientras la Escuela Nacional de Aeronáutica provee los planteles de personal encargado de la conducción, operación y mantenimiento de los aviones afectados a misiones civiles, la formación de los técnicos en las ramas superiores estará confiada a la Escuela de Ingeniería Aeronáutica, de reciente creación y cuyo funcionamiento dependerá del Instituto Aerotécnico. Dicha escuela está destinada a salvar una omisión existente hasta hace poco en la organización aeronáutica del país, orientando las inquietudes de la juventud estudiosa argentina hacia un nuevo campo de actividades, propicio tanto al desarrollo de imaginaciones fértiles, como a las más rigurosas disciplinas científicas. Y así, tantas veces como sea necesario, se crearán centros de estudio y perfeccionamiento, para formar los *integrantes y complementos de las tripulaciones*.

PARACAIDISMO DEPORTIVO



A juventud argentina, plena de vitalidad como corresponde a una Nación joven y pujante, no teme la aventura, el riesgo, el peligro, en fin, todo aquello que representa una emoción bajo cualquiera de sus formas. Así resulta explicable que apenas se autorizó la práctica del paracaidismo como actividad no restringida, innumerables solicitudes de jóvenes de ambos sexos fueron presentadas a la Dirección de Aeronáutica Deportiva, dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil, como asimismo a las instituciones creadas con el fin de estimular y orientar la enseñanza de una actividad que, tanto en la paz como en la acción bélica, tiene múltiples y eficientes aplicaciones ya comprobadas.

Con anterioridad a la creación de la Secretaría de Aeronáutica, el paracaidismo practicado por civiles no pasó de ser más que un espectáculo, que tenía mucho de circense y al que por tal razón no se le prestaba la debida atención en cuanto a sus posibilidades de aplicación y utilidad inmediata.

Iniciativas aisladas que no tuvieron el necesario apoyo y menos aun la orientación rectora, determinaron el fracaso de aquellos propósitos, y el tiempo siguió su marcha mientras los aficionados se malograban a la espera de una medida radical.

Pero, las enseñanzas de la guerra mundial en el orden militar, y la difusión que a su debido tiempo tuvo el paracaidismo como consecuencia de su aplicación a finalidades civiles —protección forestal, lucha contra incendios, salvamentos, etcétera—, hicieron renacer las esperanzas, materializadas a comienzos del año 1947 con la habilitación y reglamentación de la actividad de lanzamiento, orientada en un sentido esencialmente, deportivo y civil.

Una mujer paracaidista, desciende durante el festival aéreo en San Justo



El entusiasmo despertado por esta actividad entre los jóvenes es extraordinario, y ya en la primera mitad del año 1947 fueron otorgados los primeros 31 certificados, figurando entre ellos los correspondientes a varias mujeres.

Como pueblo adicto al deporte, en cuanto tienen de nobles y caballerescas sus manifestaciones, el nuestro ha satisfecho colmadamente las esperanzas que desde el primer momento se habían depositado acerca de la acogida que tendría el paracaidismo civil entre la juventud. Ya funcionan dos clubes que cuentan con instructores avezados y experimentados; bien pronto habrán de fundarse otros centros y será necesario entonces encauzar ese aspecto tan significativo de la existencia de la conciencia aeronáutica, para que tan generoso despliegue de energías y voluntades no se esterilice o estanque.

La Argentina, por lo variado de su conformación geográfica, ofrece al desarrollo de esta actividad posibilidades infinitas. Las riquezas forestales imponen constante vigilancia, que salvaguarde la base de la industria maderera, concurrente también al progreso de la aeronáutica, de la destrucción por el fuego. Como integrantes de patrullas de la policía forestal, pueden sofocar en sus comienzos cualquier siniestro que amenace los bosques, salvando vidas y bienes cuantiosos, de imposible recuperación. Por todo ello se fomenta el *paracaidismo deportivo*

LOS SERVICIOS DE LA CENICIENTA



RESTAR ayuda cuando sea requerida ; arrebatarse a la muerte vidas preciosas ; luchar contra las plagas que amenazan la riqueza productiva de la Nación ; preservar sus reservas forestales y acudir con presteza donde lo requiera el interés público, son, en síntesis, las misiones encomendadas a la Cenicienta de la Aeronáutica Civil: la Aviación de Servicios. Tan vasto y extenso como el propio territorio nacional es el campo señalado a la Aviación de Servicios para el cumplimiento de su cometido. Por otra parte, esa misma complejidad de funciones y tareas impone la posesión de medios materiales y personal adaptados, tanto a la diversidad de tareas como a las características de las zonas a atender.

La Dirección de Aviación de Servicios, encuadrada dentro de la Dirección General de Aeronáutica Civil, tiene asignadas las siguientes funciones específicas que día a día aumentan su envergadura :

–Atención de las necesidades aeronáuticas de los demás Ministerios de Estado ; ambulancia aérea y aviación sanitaria ; sanidad vegetal y vigilancia de bosques ; traslado de funcionarios públicos y aerofotografía ; cooperación con la Policía Federal y Gendarmería Nacional.

Su participación en la ejecución del Plan Quinquenal reportará para la Nación beneficios positivos, tan importantes y trascendentales como los que en otros sectores de su actividad concurre a prestar la Aeronáutica.

Se anota a continuación la síntesis de la labor prevista por la Dirección de Servicios hasta el término del Plan Quinquenal, que abarca múltiples aspectos en lo referente a la más variada gama de actividades generales.

Aviones ambulancia,
Beechcraft bimotores,
destinados a la hu-
manitaria misión



–Ambulancia Aérea y Aviación Sanitaria : Coordinadamente con la Secretaría de Salud Pública de la Nación se establecerán siete seccionales, coincidentes con los asientos de las Regionales de Tránsito Aéreo, en: Buenos Aires, Córdoba, Salta, Mendoza, Resistencia, Neuquén y Gallegos; contarán con aviones bimotores y helicópteros como material volante.

–Sanidad Vegetal y Vigilancia de Bosques : La experiencia en la lucha contra la langosta, adquirida en campañas anteriores y cuyos resultados se estimaron satisfactorios, determinarán la ampliación del servicio de defensa agrícola, centralizado en Buenos Aires, con aviones mono y bimotores de capacidad de carga mayor, que se concentrarán en los lugares y oportunidades que las circunstancias impongan. Para la vigilancia y protección de bosques, aviones bimotores de ala alta, cuidarán de las reservas y riquezas forestales de la Nación, operando desde Resistencia y San Carlos de Bariloche, respectivamente.

–Servicios Oficiales : Con aviones mono o multimotores se facilitará el traslado de funcionarios de los poderes nacionales y provinciales, como asimismo otras misiones de interés público que, como el IV Censo General de la Nación, tuvieron en la Aeronáutica un auxiliar valiosísimo para superar la distancia y el tiempo. Como la mayoría de los otros servicios, éste, complementado con los tra-



Por sus cualidades,
los helicópteros se
emplean para Salva-
mento y Rescate

bajos de aerofotografía, tendrá su asiento principal en el aeródromo “General Belgrano”, sito en José C. Paz, contando con regionales en Comodoro Rivadavia y Tucumán, para atender el Norte y el Sur, respectivamente.

–Servicios a la Policía Federal y Gendarmería Nacional: Prestará cooperación a ambas instituciones, con máquinas multimotores y helicópteros, contando para la Policía Federal con asientos en Buenos Aires y Córdoba, mientras que al servicio de la Gendarmería Nacional se habilitarán centros en Buenos Aires, Resistencia, Salta, San Carlos de Bariloche, Gallegos y Mendoza.

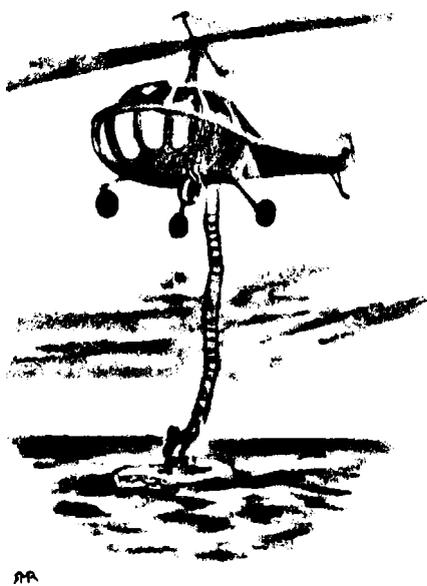
–Complementariamente y en coincidencia con las estipulaciones aprobadas en las convenciones que regulan la navegación aérea internacional, se ha creado el Servicio de Salvamento y Búsqueda, cuya organización y funcionamiento corresponderá también a la Aviación de Servicios.

La Argentina, como signataria de los acuerdos y resoluciones adoptadas en las asambleas de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), con absoluta compenetración de la responsabilidad asignada por su posición geográfica y el volumen creciente del tránsito de aeronaves sobre su territorio, al crear el Servicio de Salvamento y Búsqueda (Comité “S.A.R.”) concurre, con un aporte valioso, a garantizar, en todas las circunstancias, la seguridad del vuelo.

Guarda recuerdo nuestro pueblo de sucesos que lo conmovieron hondamente, pero tampoco ha podido olvidar que en esas circunstancias tan dolorosas para la nacionalidad y aun para países hermanos, la Aeronáutica se hizo presente en el cumplimiento de los más elementales deberes de humanidad, mitigando con su intervención rápida y oportuna, las consecuencias de la catástrofe. Así, aviones militares, navales y civiles llevaron socorro a poblaciones asoladas por terremotos, inundaciones, epidemias o incendios, auxilio que en todos los casos significó la atención médica requerida con urgencia, el traslado de medicinas, alimentos, ropas y también la evacuación de heridos o enfermos, rescatándose vidas.

Esa misma intervención ha significado, en otros muchos casos, la preservación de bienes y riquezas, en los cuales la naturaleza se ha mostrado tan pródiga con nuestra Argentina.

Toda esa labor, desarrollada hasta hace poco tiempo en forma dispersa e inconexa, hoy se encuentra ya encauzada definitivamente en la Aviación de Servicios, reflejándose así una vez más la completa armonización estructural operada en todos los órdenes de la Aeronáutica, que preside e inspira sus realizaciones. Mediante la reunión de funciones afines en un solo órgano, se han logrado economías sobre el presupuesto, ya que el material destinado a cumplir actividades varias, se encuentra centralizado. A la responsabilidad y capacidad de sacrificio de los pilotos que vuelan, día y noche, haciendo caso omiso de las condiciones del tiempo para cumplir con su humanitaria misión, han sido confiados *los servicios de la cenicienta*.



CONCIENCIA AERONÁUTICA



A visto el pueblo argentino surgir en sí mismo un nuevo sentimiento, que lo inclina hacia las manifestaciones de la navegación aérea. En unos —la juventud especialmente—, esa inclinación se exterioriza desde temprana edad, siguiendo la vocación por el vuelo y sus problemas. En ellos, la conciencia aeronáutica constituye algo ya firme e invariable y han de ser, sin lugar a dudas, los aviadores de mañana. En otros, esa conciencia no se ha concretado en forma manifiesta, atrayéndolos solamente las exteriorizaciones espectaculares.

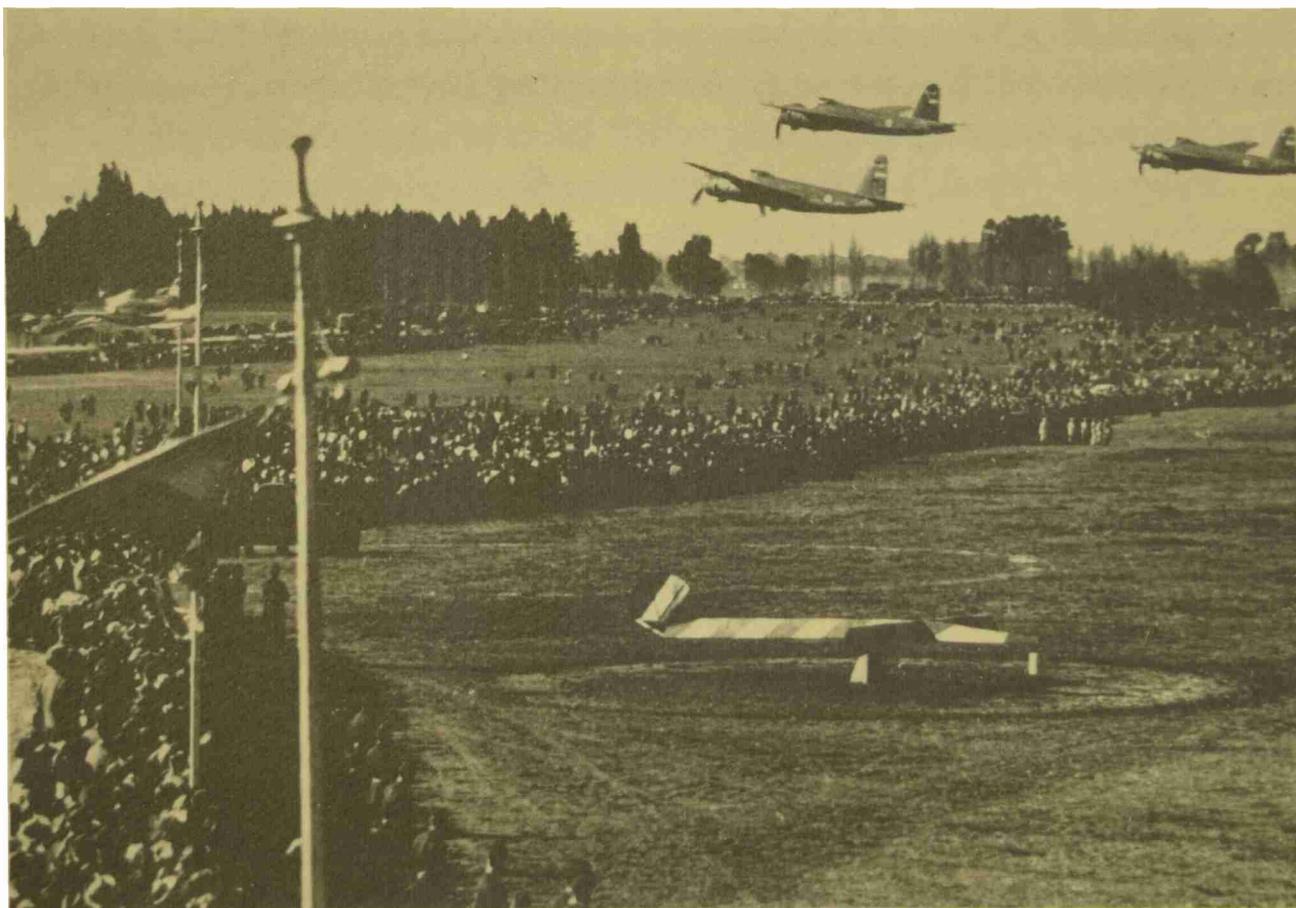
Para unos y otros, se han previsto los medios destinados a arraigar, progresiva y firmemente, tal vocación, que año tras año se pone de manifiesto, conquistando adeptos en sectores cada vez más amplios de la población y que comprenden todas las esferas sociales, sin distinción de edades ni sexos.

La institución de la Semana Aeronáutica, que anualmente se celebra en la última quincena del mes de septiembre, ha servido de poderoso incentivo para poner en contacto estrecho a la ciudadanía con todas las actividades aéreas, mostrando también a propios y extraños que la existencia de las alas argentinas es, en todos los órdenes, una concreta realidad. En el transcurso de la Semana se llevan a cabo exposiciones, festivales y concursos de aviación, recordándose a los precursores y mártires de la primera hora; también se dictan en los establecimientos docentes clases alusivas. Con todo ello, cada año vibra el país en la emocionada síntesis de celebración, con la realidad de la obra cumplida, demostrando con más hechos que palabras la trascendencia de actividades encaminadas al logro del bienestar general, por medio del arraigo de la *conciencia aeronáutica*.

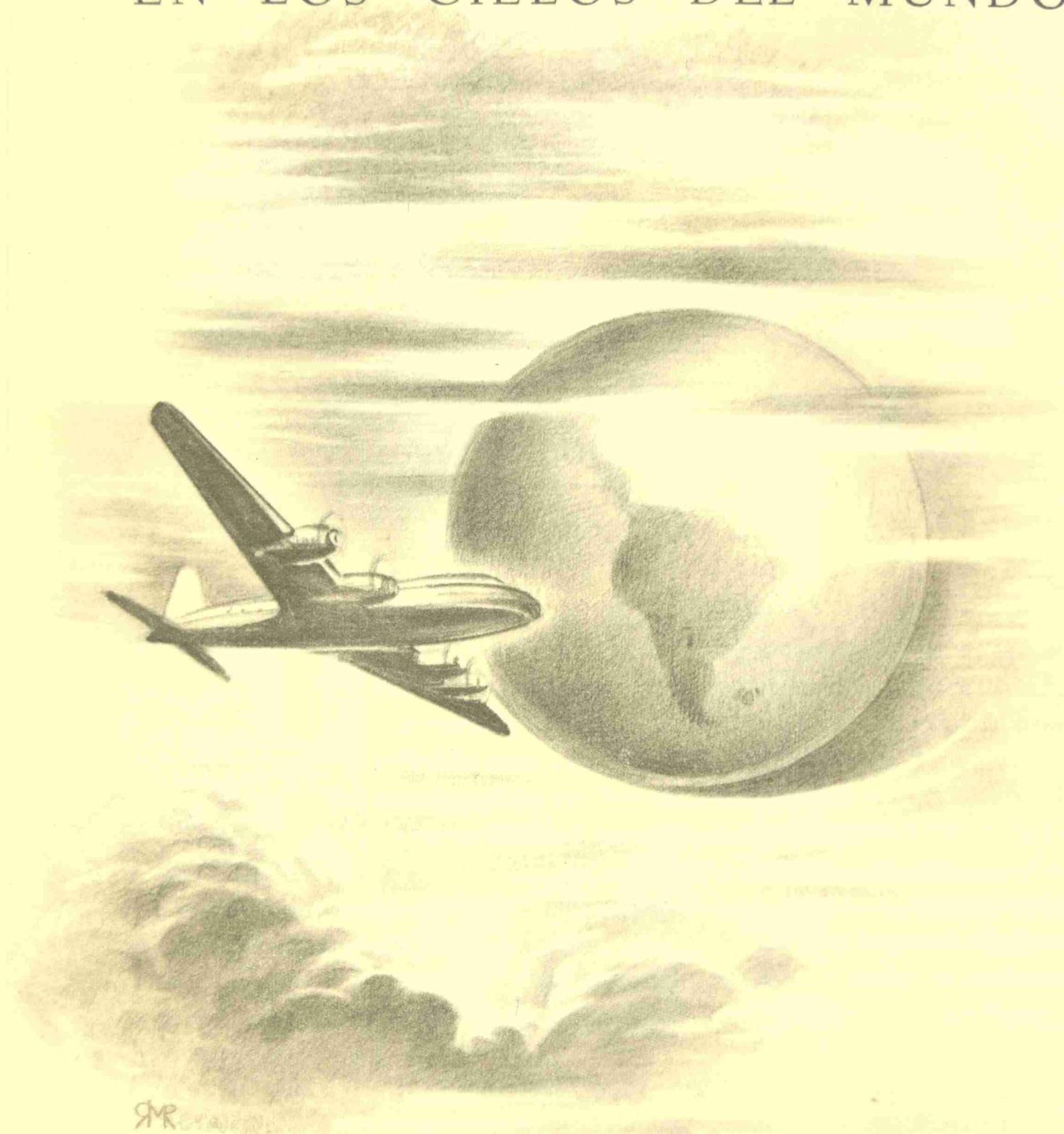
La Exposición Aero-
náutica 1947, en la
Avenida 9 de Julio,
congregó multitudes

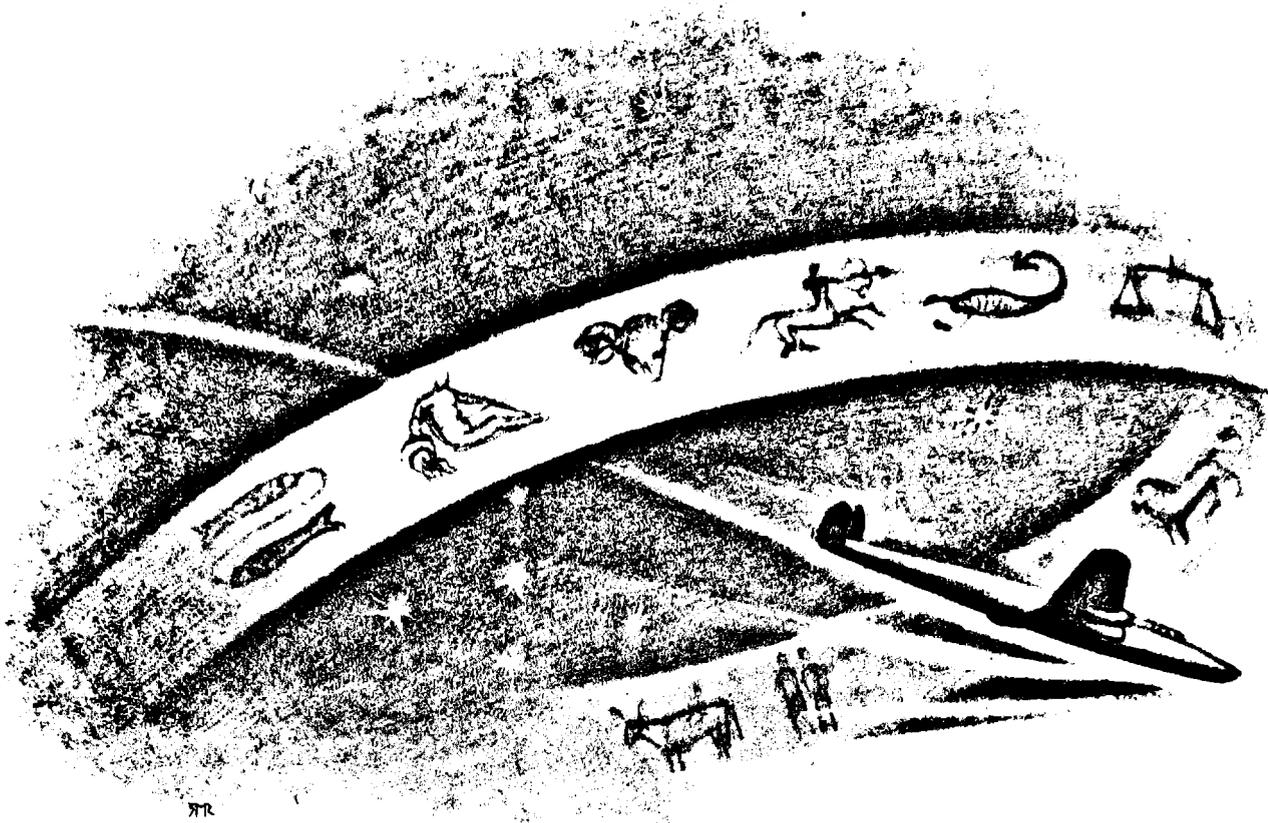


El festival de San
Justo resultó un expo-
nente de real con-
ciencia aeronáutica



EN LOS CIELOS DEL MUNDO





UNTO con la importancia que paulatinamente ha ido adquiriendo, el transporte aéreo acrecentó su desarrollo en nuestro país influyendo notablemente en la economía nacional e incidiendo en la realidad social y política de la República. La estructuración del Plan de Zonas y Rutas, que constituye el sistema ideal para las comunicaciones aéreas y en el que se concreta la política aerocomercial interna, contempla las necesidades de orden político, económico y demográfico. Desde el punto de vista político, se han adoptado las medidas necesarias para cubrir las fronteras, facilitar el enlace directo e indirecto entre sus ciudades principales y poner en contacto las zonas más apartadas del territorio nacional, con los beneficios resultantes, en todo orden de cosas.

En lo económico, las previsiones tienden a abrir las rutas aéreas por donde se traficará con las riquezas del país, complementando unas con otras e intercambiando sus productos, de forma tal que el transporte aéreo concorra con su aporte a cimentar la riqueza de la República, mediante una mejor distribución.

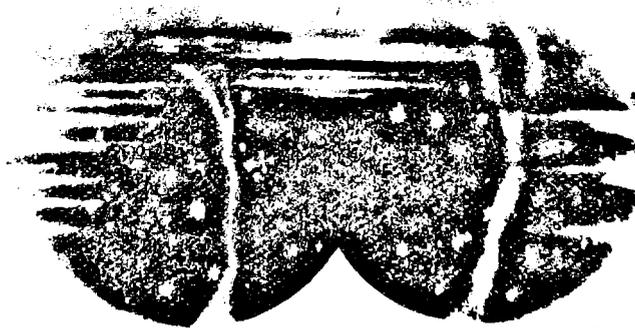
Se ha evitado el trazado radial que, como lo demuestra la experiencia de los ferrocarriles en la Argentina, trae como consecuencia la exagerada concentración

de la riqueza en la zona de nuestro litoral, con las consiguientes consecuencias económicas, políticas y comerciales, para el resto del territorio.

En lo que atañe al aspecto de concentración del caudal humano, se tiende a obtener una mejor y racional distribución de la población, mediante la conexión interna de los diferentes centros demográficos entre sí, y de éstos, a su vez, con la Capital Federal, pero procurando descentralizar.

Es por ello que la aviación comercial, en nuestro país, ha alcanzado en pocos años un desarrollo tal, que su futuro se presenta a los ojos de todos con grandes perspectivas para la economía de la Nación.

La constitución de la Flota Aérea Mercante Argentina (F.A.M.A.), organismo de economía mixta, creado con el propósito de hacer presente a la Argentina en las grandes rutas troncales del mundo, actuando como *instrumento elegido* por la Nación, ha impuesto exigencias de un orden que, hasta hace poco, era absolutamente extraño a nuestra aeronáutica. Hoy, en franca y leal competencia, se desarrollan sus actividades hacia todos los rumbos. En la actualidad, la República Argentina ha suscripto varios convenios con países europeos y americanos, obteniendo para sus empresas las mismas prerrogativas y beneficios que gozan las suyas en nuestro país. Son ellos los firmados con Gran Bretaña, España, Portugal y los Estados Unidos de América del Norte. Otros se estudian ya, y se debaten para ser ratificados con Francia, Brasil, Chile, Colombia, Venezuela, Perú, Uruguay, Bolivia, Suiza y Países Escandinavos. Con ello se garantiza la presencia Argentina *en los cielos del mundo*.



PR

LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO



“L. A. D E ” A Y E R



AS Líneas Aéreas del Estado, cuya concepción y realización por parte de las autoridades nacionales fué inspirada en el alto propósito de llevar a las regiones más apartadas de la República la civilización y el progreso, han cumplido su acción redimiendo de la soledad a importantes y ricas poblaciones del país. No otra fué la razón que motivara la creación de las Líneas Aéreas del Estado, ya que la Argentina, caracterizada físicamente por lo dilatado y accidentado de su territorio, a pesar de la extensa red caminera y ferroviaria que posee, no había logrado satisfacer las necesidades de comunicación entre poblaciones extremas y los centros culturales, comerciales y políticos.

El Gobierno de la Nación, estimando un deber de su incumbencia proporcionar un vehículo que estableciera entre las poblaciones dispersas del interior y los centros urbanos un contacto permanente, circulando por él la cultura y la riqueza, creó el 1° de septiembre de 1940 y con carácter oficial, el primer servicio de las Líneas Aéreas del Estado, las que desde entonces a la fecha han cumplido su misión abriendo rutas en el cielo de la Patria, con material de vuelo y personal militar del Comando de Transporte de la Fuerza Aérea Argentina.

Atendiendo a insistentes y repetidos reclamos de pobladores y entidades lejanas del Sur y por gestiones del ex Comando de Aviación de Ejército, para que se estableciera un servicio aéreo regular Buenos Aires-Esquel, fué aprobada la habilitación de la mencionada línea por Decreto N° 67.777, de fecha 19 de junio de 1940. El entonces llamado Grupo de Observación N° 1 tomó a su cargo la explotación de dicha línea, cumpliendo un período experimental

Las Cataratas del Iguazú quedaron a sólo cuatro horas de Buenos Aires



de nueve meses, a cuyo término se realizó el primer vuelo con carácter oficial el día 4 de septiembre de 1940, con escalas en Santa Rosa, Neuquén y San Carlos de Bariloche.

Creada en el año 1941 la Agrupación Transporte, la Línea Aérea Sur Oeste (L. A. S. O.) pasó a depender de la misma y más tarde, en el año 1945, ya creada la Secretaría de Aeronáutica y ante gestiones realizadas por ésta el Poder Ejecutivo expidió el Decreto N° 23.947, autorizando la prolongación de los servicios de la L.A.S.O. hasta Comodoro Rivadavia, con escalas intermedias en Gobernador Costa y Colonia Sarmiento de la Gobernación de Chubut. Empero, este servicio no pudo cumplirse, por la carencia de material impuesta por la Segunda Guerra Mundial.

Después de siete años de servicios prestados y aprobado el Plan de Zonas y Rutas para la Aeronavegación Comercial, el Poder Ejecutivo expidió con fecha 21 de enero de 1947 el Decreto N° 1395, disponiendo que las Líneas Aéreas del Estado cesaran en la prestación del servicio aéreo entre Buenos Aires y Esquel, ruta en la cual quedó ratificada la capacidad de los pilotos argentinos, en cuyas manos los viejos Junkers cubrieron las distancias regularmente. El 14 de mayo de ese mismo año, la Sociedad Mixta Aeroposta Argentina tomó a su cargo



En la Región de los Lagos, un antiguo Junkers se recorta sobre el Tronador

la explotación comercial de los recorridos de L.A.D.E., que hasta ese momento, en poco más de 6 años, había desarrollado intensa actividad.*

En el año 1943 la Agrupación Transporte inició gestiones para establecer una nueva línea entre El Palomar y las Cataratas del Iguazú. Mientras se materializaban tales gestiones, se efectuó el primer vuelo de reconocimiento en la ruta prevista, el 6 de septiembre de 1943, y el 20 del mismo mes el Superior Gobierno expidió el Decreto N° 9235, aprobando el establecimiento del servicio que, con carácter regular, comenzó a funcionar el 6 de enero de 1944. Más tarde, y en oportunidad de la visita que hiciera a nuestro país el Presidente de la República del Paraguay, se estableció la conformidad para que la Línea Aérea Nor-Este fuese prolongada hasta la Ciudad de Asunción, extendiendo L.A.D.E. su acción más allá de las fronteras de la República.

* Síntesis de la actividad cumplida desde el 9 de septiembre de 1940 hasta el 14 de mayo de 1947 por las Líneas Aéreas del Estado (Servicio L.A.S.O.).

Vuelos realizados (incluso experimentales).	944
Distancia recorrida	1.433.936 kilómetros
Tiempo volado.	7.506 horas
Pasajeros transportados.	13.311
Correspondencia	13.922 kilogramos
Cargas	10.726 kilogramos

La necesidad y utilidad de la nueva ruta quedó de manifiesto en la creciente demanda de pasajes, determinando ello la implantación de un servicio adicional entre Buenos Aires y Posadas, totalizando 12 viajes hasta el 15 de diciembre de 1944. El 4 de mayo de 1945, a iniciativa de la Secretaría de Aeronáutica, se autorizó la prolongación de L.A.N.E. hasta la localidad formoseña de Clorinda, con escala en Resistencia, y, al cabo de diez meses, instituciones y el comercio de la localidad de Presidencia Roque Sáenz Peña peticionaron de las autoridades la instalación de una etapa, solicitud que fué satisfecha el 18 de mayo de 1946 al prolongarse la línea entre Buenos Aires y la capital del Chaco.

El servicio al Nor-Este, largamente experimentado por las Líneas Aéreas del Estado y el avezado personal de la Agrupación Transporte, fué entregado a la explotación comercial de las empresas mixtas de aeronavegación el día 9 de enero de 1947, correspondiéndole estas rutas a la Sociedad Mixta "Aviación del Litoral Fluvial Argentino"

Hasta el momento de pasar a ese tipo de explotación, su actividad, en tres años, arroja guarismos elocuentes.*

Empeñada en satisfacer las necesidades de la población en todo orden, L.A.D.E. implantó el 15 de diciembre de 1944 vuelos de estación entre la Capital Federal y Mar del Plata, cumpliéndose dos viajes diarios, frecuencia que fué aumentada a tres durante la celebración de la Semana Santa y las fiestas de Carnaval. El 3 de abril de 1947, con la terminación de la temporada, este servicio concluyó, después de haberse cumplido también en el verano de 1945 y 1946. Los resultados fueron significativos.**

Tal el ayer de las Líneas Aéreas del Estado, que proclamaron: ¡Misión Cumplida!

* Síntesis de la actividad cumplida desde el 6 de enero de 1944 hasta el 9 de enero de 1947 por las Líneas Aéreas del Estado (Servicio L.A.N.E.).

Vuelos realizados	496
Distancia recorrida.	652.288 kilómetros
Tiempo de vuelo	3.270 horas
Pasajeros transportados	7.594
Correspondencia	3.510 kilogramos
Carga.	2.346 kilogramos

** Síntesis de la actividad cumplida durante las temporadas veraniegas 1944-1945-1946-1947 por las Líneas Aéreas del Estado (Servicio a Mar del Plata).

Vuelos realizados	936
Distancia recorrida.	370.400 kilómetros
Tiempo de vuelo	1.678 horas
Pasajeros	10.166
Correspondencia y carga	1.450 kilogramos

El máspreciado galardón, que implica el reconocimiento unánime de la eficiencia y seguridad de un servicio aerocomercial, ha correspondido en el año 1946 a otra línea cien por ciento nacional, pues la Aeroposta Argentina lo posee desde su iniciación en la Patagonia.

Líneas Aéreas del Estado (L.A.D.E.) es depositaria del "Premio de Seguridad" conferido por el Consejo Interamericano, al presentar a dicho organismo una foja de vuelos tan sobresaliente que pone de relieve el hecho, tan auspicioso



para las alas argentinas, de no haber registrado accidente o fatalidad alguna a pasajeros o tripulación en su red nacional.

Al exhibir con justificado orgullo el documento que ratifica lo que ya, desde su iniciación, se había arraigado firmemente en la conciencia de quienes resultaban beneficiarios de sus servicios, L.A.D.E., orientadas las proas de sus aeronaves hacia nuevos horizontes, contrae formal compromiso de proseguir con su misión señera, abriendo rutas en el cielo de la Patria.

“L . A . D E .” H . O Y

Abiertas nuevas posibilidades a las Líneas Aéreas del Estado con el Decreto N° 1395-47, autorizándolas a extender a todo el territorio de la República la prestación de sus servicios, sobrevolando las rutas auxiliares, comenzó una nueva etapa en la existencia de ese organismo y a partir del 3 de junio de 1947 reanudaron sus actividades aerocomerciales contando con la experiencia obtenida en siete años de labor.

Con la autorización para establecer nuevas líneas, que no interfieran con las acordadas a las tres Sociedades Mixtas, se emprendió la planificación de las mismas, contemplándose la importancia y necesidades de las zonas beneficiarias, como asimismo las facilidades que en cuanto a infraestructura y comunicaciones existen actualmente. Fué así como se ajustó la progresiva implantación de los nuevos itinerarios al Plan de Gobierno, fijándose para el año 1947 la iniciación de cuatro líneas, con 5.539 kilómetros de desarrollo total.

Para el año 1948 se ha previsto la realización de tres líneas con 4.722 kilómetros; durante el año 1949, las Líneas Aéreas del Estado aumentarán su desarrollo en 2.543 kilómetros; en el año 1950 ampliará nuevamente su trazado, cubriendo 3.369 kilómetros más; y, finalmente, el plan quedará completado en 1951, con la instalación de otras rutas, con recorrido de 1.475 kilómetros.*

Como se deduce del esquema de rutas enunciado, quedarán unidos entre sí puntos del interior de la República, para cuyos pobladores no será por más necesario bajar a la Capital Federal para comunicarse recíprocamente.

* Evolución de las Líneas Aéreas del Estado de 1947 a 1951.

Línea “A”: Buenos Aires-Córdoba, con escalas en Azul, Bahía Blanca, Santa Rosa y San Luis, inaugurada el 3 de junio de 1947.

Línea “B”: Buenos Aires-San Juan, con escalas en Concordia, Paraná, San Francisco, Córdoba y La Rioja.

Línea “C”: Buenos Aires-Zapala, con escalas en Quequén, Bahía Blanca, Choele-Choel y Neuquén.

Línea “D”: Buenos Aires-Foz de Iguassú (Brasil), sin escalas.

Línea Buenos Aires-Punta Arenas (Chile), con escalas en: Santa Rosa, Choele-Choel, Maquinchao, Colonia Sarmiento y Cañadón León.

Línea Buenos Aires-San Rafael, con escalas en: Venado Tuerto y Huinca Renancó.

Línea Buenos Aires-Las Lomitas, con escalas en: Rafaela, Tostado y Las Breñas.

Línea Tucumán-Iguazú, con escalas en: Santiago del Estero, Añatuya, Corrientes y Posadas.

Línea Tucumán-Córdoba, con escalas en: Santiago del Estero, Atemisqui, Río Seco y Deán Funes.

Línea Tucumán-Clorinda, con escalas en: Jujuy, Embarcación, Juárez y Las Lomitas.

Línea Tucumán-Comodoro Rivadavia, con escalas en: Mendoza y Neuquén.

Línea Tucumán-Neuquén, con escalas en: Catamarca, La Rioja, San Agustín, San Juan, Mendoza, San Rafael y 25 de Mayo.

OCEANO PACIFICO

BRASIL

URUGUAY

OCEANO ATLANTICO



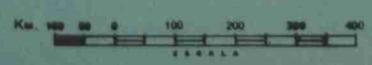
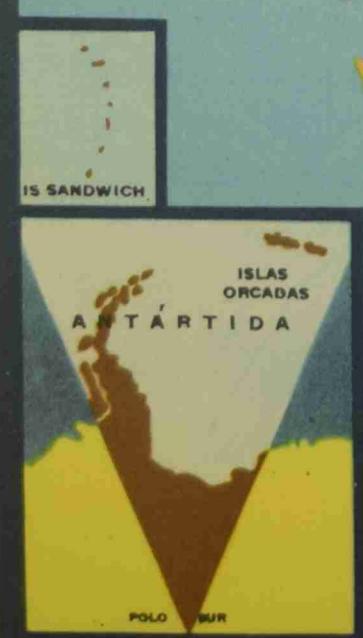
**DESARROLLO PROGRESIVO
Y
SERVICIOS PRESTADOS
POR LAS
LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO
L. A. D. E.**

MISIÓN CUMPLIDA
 L.A.S.O. (1940-1947) entregada a la Sociedad Mixta "Aeroposta Argentina" - 1.519 kilómetros.
 L.A.N.E. (1943-1947) entregada a la Sociedad Mixta "A.L.F.A." - 1.458 y 1.345 kilómetros.
 Servicio a Mar del Plata: entregado a la Sociedad Mixta "Aeroposta Argentina" - 400 kms.



PLAN QUINQUENAL

Año 1947	-	5.539 kms.
" 1948	-	4.722 "
" 1949	-	2.543 "
" 1950	-	3.369 "
" 1951	-	1.475 "
		Total 17.648 kms.



ISLAS MALVINAS
GEORGIAS DEL SUR

A partir del año 1949, esta organización fiscal contará con una base de operaciones en la ciudad de Tucumán, descentralizando así los servicios con beneficio material para otros núcleos de población, que han de disponer de nuevas fuentes de recursos, al par que se fomenta la especialización de personal técnicamente capacitado en una actividad remunerativa.

Al finalizar el quinquenio y con todos los servicios en ejecución —12 líneas en total— la red de rutas servidas tendrá un recorrido total de 17.648 kilómetros, atendido por el más moderno material, que pondrá a su disposición el Comando de Transporte Aéreo, recientemente creado, y que cuenta con los aviones más adecuados y eficientes tanto para el movimiento de pasajeros, como el de correo y cargas.

Tal es la magnífica perspectiva que se abre a las Líneas Aéreas del Estado en la nueva etapa de sus actividades, al extender su radio de acción e influencia a todo el territorio nacional, llevando en alas de sus máquinas el hálito civilizador y progresista, como contribución a la prosperidad de vastas zonas, potencialmente ricas y cuyo desarrollo resulta fundamental para la existencia de la Nación, que hoy procura su más armónico crecimiento. Por otra parte, la misión que les toca cumplir dentro del concierto de la actividad aérea, inviste una significación especial en cuanto a lo económico, ya que su propia evolución en ese aspecto ha de servir de módulo para determinar los índices y valores de la explotación comercial de todos los servicios aéreos del país. Esa es, también, tarea fundamental de las *Líneas Aéreas del Estado*.



SERVICIOS AÉREOS DEL ESTADO



UANDO una empresa está impulsada en su casi totalidad por la dinámica de lo humano y en mínima parte por el esfuerzo mecánico, no podemos ceñirnos a la fría puntualización estadística ni a la aridez de la simple relación de hechos. Por ello el resumen de las actividades de S.A.D.E. debe estar rodeado del lirismo que caracteriza y es particular a la aeronáutica mundial. Por Decreto del 15 de diciembre de 1944, se crearon los Servicios Aeropostales del Estado, denominados posteriormente Servicios Aéreos del Estado, bajo la dependencia directa de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que los explotaba, y regidos por la Dirección General de Aeronáutica Comercial.

Se inició entonces el historial de uno de los servicios de la Aeronáutica estatal que cumplimentó su misión con el más elevado espíritu de sacrificio y abnegación. Se debía sobrevolar una extensa zona de variadas condiciones topográficas; ya fuera en el llano bonaerense, en las serranías cordobesas o en el desplante magnífico del Iguazú, sin ninguna protección meteorológica, con aviones monomotores de escaso radio de acción y en un número exiguo. Se establecieron cuatro circuitos para la actividad de S.A.D.E., efectuándose dos vuelos semanales en cada uno de estos itinerarios.

Pero, la experiencia y los estudios del rendimiento demostraron que la estructuración inicial no era la más conveniente; debido, en primer término, a la falta de conexión de las rutas entre sí y con la Capital Federal, al establecimiento de recorridos en zonas densamente comunicadas por transportes terrestres y a lo reducido de las distancias.

Un monomotor de los Servicios Aeropostales del Estado, sobre el Iguazú



Se consideró entonces que la zona mesopotámica era la más apta para el cumplimiento de la misión específica de los Servicios Aéreos del Estado y por ello dirigió hacia esa región su centro de gravedad.

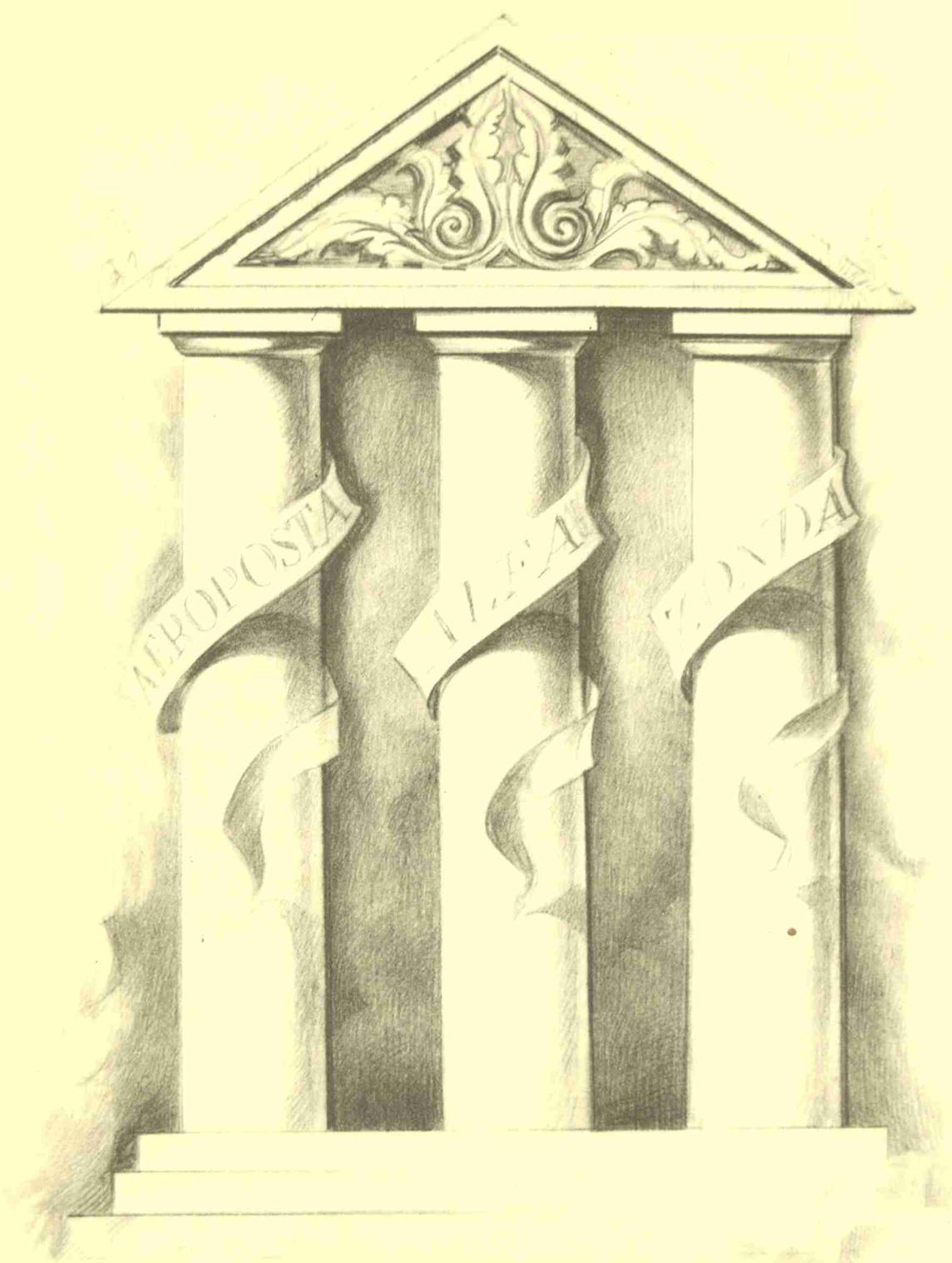
La actividad se reflejó, desde ese entonces, en la de cada hombre que, consciente de lo patriótico de su misión y sin más móvil que la satisfacción del deber cumplido, impusieron en el servicio la regularidad, puntualidad y, en definitiva, un rendimiento tal que superó las presunciones más optimistas. Las malas condiciones atmosféricas, la falta de apoyo radioeléctrico o las deficientes condiciones de la infraestructura, no fueron impedimento para que los vuelos se cumplieran con absoluta normalidad. La regularidad de S.A.D.E. se hizo proverbial, cualidad que le valió de los pobladores de la zona para ellos y sus pequeñas máquinas, el calificativo de “el que siempre llega”

Las cifras constituyen el reflejo más exacto de la actividad de los *Servicios Aéreos del Estado*. *

* Síntesis de la actividad cumplida por S.A.D.E.

Vuelos realizados	1.115
Distancia recorrida	1.248.032 kilómetros
Tiempo de vuelo	8.952 horas
Correspondencia y carga	10.952 kilogramos

LAS SOCIEDADES MIXTAS



LÍNEAS AÉREAS INTERNAS



ENDER una vasta red de líneas aerocomerciales que cubrieran con apretadas mallas todo el territorio de la Nación, fué una de las preocupaciones fundamentales. Existían múltiples razones de Estado que justificaban tales desvelos, ya que al crearse la Secretaría sólo operaban en el país, excepción hecha de las Líneas Aéreas del Estado, dos compañías aerocomerciales de transporte interno con capitales privados argentinos, satisfaciendo en mínima parte las inmensas posibilidades que el país ofrecía para la explotación del cabotaje aéreo.

Determinada la política estatal en materia de aeronavegación y problemas afines, por la Ley N° 12.911 (Decreto N° 9358-45), en su artículo 5° se estableció que: “Las líneas de transporte interno (cabotaje), así como toda otra actividad aérea remunerada que se ejecute enteramente en territorio argentino, serán realizadas, con preferencia, directamente por el Estado o por medio de empresas mixtas organizadas conforme al régimen legal de la Ley N° 12.161 y ateniéndose a lo establecido en el artículo 8° de la Ley N° 12.709, en cuanto es aplicable a empresas aéreas. A tales fines, se autoriza a la Secretaría de Aeronáutica a constituir, ad referéndum del Poder Ejecutivo, dichas sociedades mixtas, cuidando especialmente de establecer en sus estatutos la condición de argentinos nativos de sus socios, el carácter nominativo de las acciones y el domicilio dentro del país, de las sedes sociales” Su enunciado es claro y terminante.

Así esbozadas las normas a que se ajustarían en lo sucesivo las actividades de vuelos comerciales dentro del territorio nacional, por la Ley N° 12.911 (Decreto N° 728-46) es aprobado el Estatuto-Tipo para las Sociedades Mixtas

de Aeronavegación y comienzan, desde entonces, a constituirse los organismos que, adoptando el régimen económico privado-estatal, introducían una modalidad totalmente nueva en un sector de actividades que, hasta ese entonces y con entera generalización, parecían estar exclusivamente reservadas al Estado o a los intereses exclusivamente privados, en divorcio o puja.

La constitución de las Sociedades Mixtas de Aeronavegación interna, se ha realizado con el aporte fiscal del 20 por ciento del capital total de cada una, facilitándose con ello hacer frente a las costosas inversiones representadas por la adquisición de material de vuelo e instalación de talleres y, una vez emprendidos los servicios, afrontar los déficit iniciales.

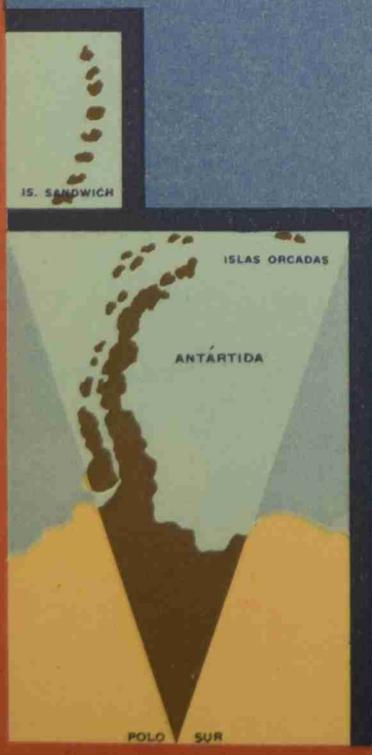
Pero, el aporte estatal a la formación de las Sociedades Mixtas no ha circunscripto su acción a ese solo aspecto, puesto que ha servido para movilizar capitales privados, atrayéndolos hacia un orden de actividades productivas, garantizando a los inversores un beneficio mínimo del 5 %. Asimismo, el Estado ejerce una acción orientadora y coordinadora de los esfuerzos que cada Sociedad Mixta desarrolla para la intensificación y extensión de sus servicios, conforme con un plan racional de progresiva ejecución. A tal efecto, por Resolución N° 285-46 y como paso previo a la iniciación de los vuelos en las líneas de cabotaje interno, se determinaron las zonas y rutas sobre las cuales aquéllas debían desenvolver sus actividades.

Seis zonas encerraron a doce rutas principales que unieron ciudades de nuestro país, asignándose de inmediato dos zonas a cada una de las Sociedades Mixtas constituídas con un capital total de 10 millones de pesos cada una.

Como consecuencia de los actos de gobierno precedentemente enunciados, quedaron originadas tres sociedades, correspondiendo a cada una la explotación de dos zonas con sus respectivas rutas principales.

- Sociedad Mixta "Aeroposta Argentina": Zonas I y II, del Sur y Sur Oeste.
- Sociedad Mixta "Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas": Zonas III y V, correspondiente al sector indicado.
- Sociedad Mixta "Aviación del Litoral Fluvial Argentino": Zonas IV y VI, del Nor-Este del país.

Era importante garantizar el nacimiento de un esquema que, no despreciando la experiencia proporcionada por el trazado de la red general de transportes en la Argentina, concurriera especialmente a reestructurar el panorama nacional en lo que se refiere al intercambio interno. Ya las Líneas Aéreas del



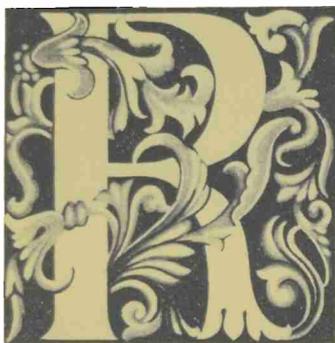
Estado y la Aeroposta Argentina S. A. habían dado la pauta de cuanto podía esperarse de la implantación de un sistema armónico, pues la demanda de pasajes, la reserva de bodegas y el envío de correspondencia superaban la capacidad de los aviones afectados. Esta distribución se ha realizado teniendo en cuenta, además de un concepto equitativo, exigencias de orden económico de carácter primordial. En efecto, siendo el Estado copartícipe del capital privado en la explotación de las líneas internas de aeronavegación, era totalmente ilógico admitir la superposición de servicios a cargo de distintas empresas sobre una misma ruta, redundando con ello exclusivamente en perjuicio de los resultados económicos de la explotación factor éste al cual se prestó mucho cuidado. Por otra parte, las inversiones efectuadas por el Estado en la formación del capital de las Sociedades Mixtas de Aeronavegación, exigen la adopción de las máximas garantías, posibilidad que sólo puede alcanzarse con una previa determinación de sectores de influencia que han de corresponder a cada uno de los organismos de economía privado-estatal. Fijadas las zonas y rutas de las líneas de cabotaje interno, recién entonces se emprendió la etapa siguiente, con la convocatoria de capitales privados. La experiencia que ofrecen actualmente estos organismos, en plena actividad y desarrollo, constituyen quizá la prueba más fehaciente y el vivo testimonio de la acertada inspiración que presidió la constitución, bajo normas económicas que hasta ese momento se habían considerado de difícil aplicación al transporte aerocomercial, de las Sociedades Mixtas para la explotación de las *líneas aéreas internas*.



LA RUTA MÁS AUSTRAL
DEL MUNDO



“AEROPOSTA ARGENTINA”



ECIENTEMENTE constituida, la Sociedad Mixta “Aeroposta Argentina” inició su labor bajo el régimen de explotación económica privado-estatal establecido por el Superior Gobierno, el 1º de febrero de 1947, haciéndose cargo de los servicios aéreos que desde 1927 desarrollara la Sociedad Anónima Aeroposta Argentina y los que, desde 1940, cumplimentó las Líneas Aéreas del Estado en las rutas Atlántica y Cordillerana, respectivamente. La Sociedad Mixta “Aeroposta Argentina” explota las Zonas I y II del Plan de Rutas, que abarcan el Sur y Sur Oeste de la República. *

Históricamente, esta compañía de aeronavegación viene a continuar la empresa que hace 20 años comenzaron los precursores de “la línea”, denominación con la cual fueron distinguidos los servicios a la Patagonia por los pobladores de los territorios sureños, a cuyo desarrollo y evolución ha contribuido como factor de civilización, venciendo distancias. El progreso de la Patagonia, en las dos décadas últimas, está estrechamente ligado a la línea al Sur que, cubriendo el

* Zona I: Provincia de Buenos Aires, la zona situada al Este de la línea que partiendo de la ciudad de Buenos Aires pasa por Las Flores, Azul, Coronel Pringles, Bahía Blanca y Carmen de Patagones, que son puntos de competencia con los de la Zona II y la mitad Este de los territorios de Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Zona II: Provincia de Buenos Aires, la zona Suroeste, teniendo por límite Norte una línea que partiendo de la ciudad de Buenos Aires pasa por Nueve de Julio, Trenque Lauquen y Catrilo, que son puntos de competencia con los de la Zona III; y por límite Sur, la línea que saliendo de la ciudad de Buenos Aires pasa por Las Flores, Azul, Coronel Pringles, Bahía Blanca y Carmen de Patagones, que son puntos de competencia con los de la Zona I. Pertenecen igualmente la mitad Oeste de los de Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Un viejo "Laté" de la "Compagnie Générale Aeropostale", en la Patagonia



extenso litoral marítimo austral, creó entre sus poblaciones una real conciencia aeronáutica, por ser beneficiarias de un servicio que reducía a horas los viajes que, por tierra o por mar, demandaban días, cuando no semanas.

En su breve existencia como Sociedad Mixta, Aeroposta Argentina está cumpliendo los siguientes servicios; uno atlántico, otro cordillerano y el tercero a la región de los lagos. Los dos primeros ya se encontraban en explotación con anterioridad haciéndose cargo el 15 de mayo de 1947 de los que, desde septiembre de 1940, prestaban las Líneas Aéreas del Estado (L.A.S.O.)*

La sociedad inició la explotación de la ruta Buenos Aires-Santa Rosa-Neuquén-Bariloche-Esquel, asumiendo desde ese momento la responsabilidad que por espacio de seis años y medio tuvieron a su cargo las Líneas Aéreas del Estado, en el mantenimiento de un servicio caracterizado por su regularidad y seguridad. La experiencia y organización de Aeroposta Argentina, cimentadas a través

* Ruta Atlántica: Buenos Aires-Bahía Blanca-Carmen de Patagones-Trelew-Comodoro Rivadavia-Puerto Deseado-San Julián-Santa Cruz-Gallegos-Río Grande.

Ruta Cordillerana: Comodoro Rivadavia-Lago Buenos Aires-Cañadón León-Lago Argentino-Gallegos, empalmando con la ruta Atlántica en Comodoro Rivadavia y Gallegos.

Ruta a Esquel: Buenos Aires-Santa Rosa - Neuquén - S. C. de Bariloche-Esquel - Comodoro Rivadavia.



Hoy basta hora y media para llegar vía aérea de Plaza de Mayo a Mar del Plata

de veinte años de actividad ininterrumpida a lo largo del litoral patagónico, sorteando las dificultades opuestas por terreno hostil y climatología poco propicia al mantenimiento de un servicio regular, permiten prever buen éxito al organismo privado-estatal que amplía su radio de acción primitivo.

Siempre dentro del Plan de Rutas y Zonas, correspondió igualmente a la Sociedad Mixta "Aeroposta Argentina" absorber otro de los servicios iniciados por L.A.D.E., entre Buenos Aires y Mar del Plata, línea que tiene carácter transitorio, puesto que solamente funciona en los meses de verano, facilitando el desplazamiento de la gran masa de veraneantes.

Los servicios de esta compañía se están cumpliendo, actualmente, con aviones terrestres de los tipos bimotor Douglas DC3-C y trimotores Junkers Ju-52-3, previéndose para un futuro próximo la incorporación de material de vuelo más moderno, así como el equipo correspondiente.

Con 5.563 kilómetros de rutas en explotación, a la fecha, la Aeroposta ha decidido prestar su concurso a la ejecución del Plan de Gobierno, contribuyendo al surgimiento total de los potencialmente ricos territorios patagónicos, extendiendo el esquema explotado por su flota aérea a 17.370 kilómetros, con la implantación de nuevos itinerarios y rutas.

Izquierda: Bien mantenidos, esperan partir
Derecha: En la madrugada, inician un viaje



Conforme con esos proyectos y en el transcurso del quinquenio 1947-1951, establecerá un recorrido de nuevas líneas.*

Asimismo, ha de continuar con la tradición de la línea más antigua en la Argentina, que fundaran los franceses, encabezados por Jean Mermoz y sobre cuyas peripecias Saint Exupery escribiera su "Vuelo Nocturno"

Tal es la tarea que la Sociedad Mixta "Aeroposta Argentina" está cumpliendo y cuyas previsiones en cuanto a la extensión e intensificación de sus servicios, representan el aporte del capital privado a la ejecución del Plan Quinquenal de Gobierno. En las rutas patagónicas sus aeronaves son la avanzada del progreso, que busca la expansión incorporando nuevas tierras para extraerle las riquezas que atesora en su seno, refirmando con ello el principio de la soberanía sobre el extremo sur del continente y aún más allá todavía, en la soledad de la Antártida, vena potencial de riquezas situada al final de la *ruta más austral del Mundo*.

* Buenos Aires-Neuquén, con escalas en: Mar del Plata, Necochea, Bahía Blanca.
Bahía Blanca-Mendoza, con escalas en: Santa Rosa-San Rafael.
Buenos Aires-Mendoza, con escala en: General Pico.
Esquel-Comodoro Rivadavia, empalmando los circuitos Atlántico y Precordillerano.
Bariloche-Pilmayquen (Chile),
Gallegos-Punta Arenas (Chile).

SOBRE LA MESOPOTAMIA
ARGENTINA



“A. L. F. A.”



SOBRE los fundamentos de una de las dos compañías de transporte aéreo argentinas existentes en el país a la fecha de crearse la Secretaría de Aeronáutica –Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos S. A.– y los servicios de carácter oficial atendidos por las Líneas Aéreas del Estado (L.A.N.E.) y los Servicios Aeropostales del Estado (S.A.D.E.), se constituyó el 8 de mayo de 1946 la Sociedad Mixta “Aviación del Litoral Fluvial Argentino” (A.L.F.A.), confiándole la explotación del tráfico aerocomercial en la región mesopotámica.

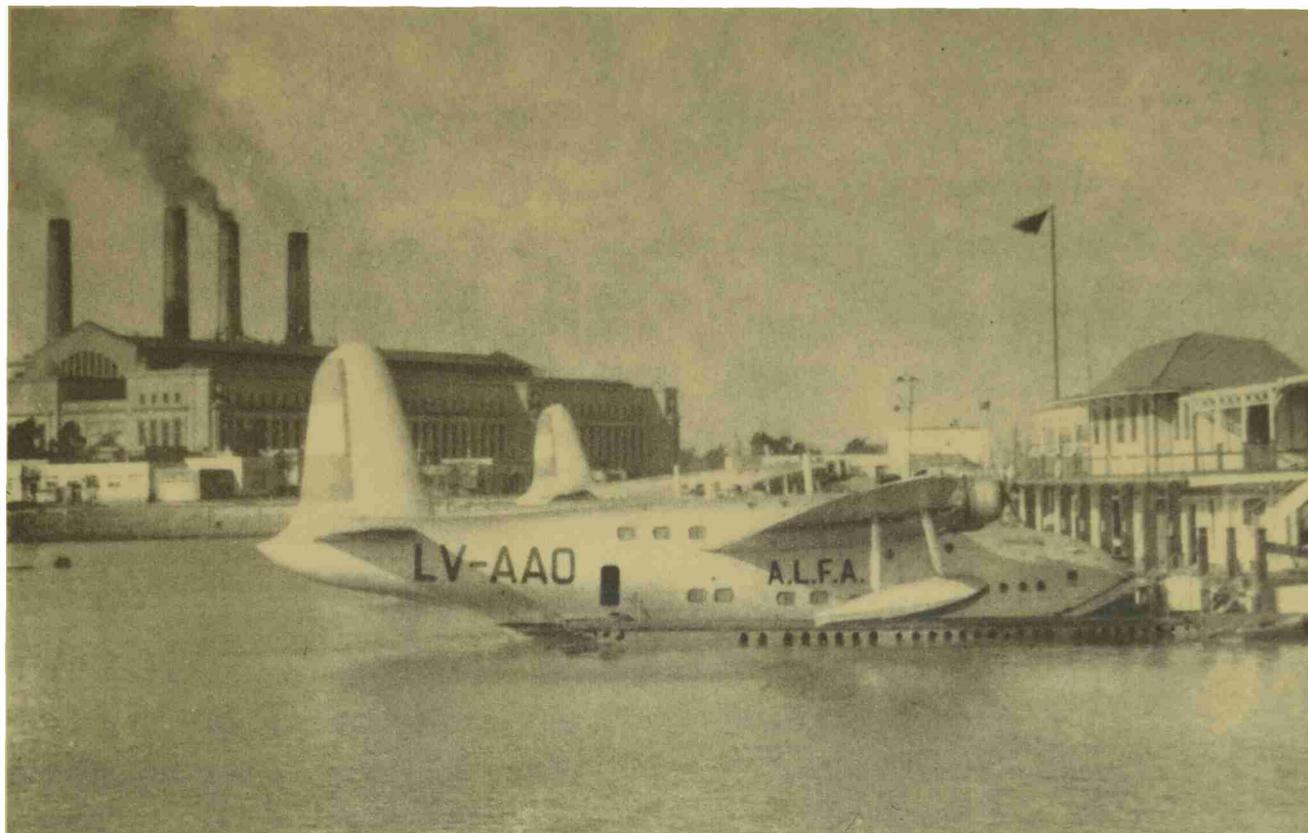
Sobre esa rica zona, de tan vastos recursos y en la cual la Naturaleza se ha mostrado generosamente pródiga, vuelan las aeronaves argentinas que han contribuido a hacer realidad el ideal soñado por el Libertador. Hoy, sobre la tierra misionera que lo viera nacer, que le sirvió de cuna con su magnífica feracidad, los colores nacionales ratifican el logro de tan noble y elevada inspiración.

La concesión otorgada a A.L.F.A. establece que es de su competencia organizar y administrar, coordinándolos entre sí, los servicios aéreos sobre las Zonas IV y VI de Aeronavegación en el Territorio Argentino.*

* *Zona IV:* Parte de la provincia de Buenos Aires, o sea la zona situada hacia el Norte de una línea que partiendo de la ciudad de Buenos Aires pasa por Mercedes, Junín y Rufino, que son puntos de competencia con los de la Zona III. Pertenecen igualmente a esta Zona la provincia de Santa Fe y los territorios del Chaco y Formosa. Su ruta principal (Ruta IV) saldría de la ciudad de Buenos Aires, por Campana, San Nicolás, Rosario, Santa Fe, San Javier, Reconquista, Resistencia y Formosa.

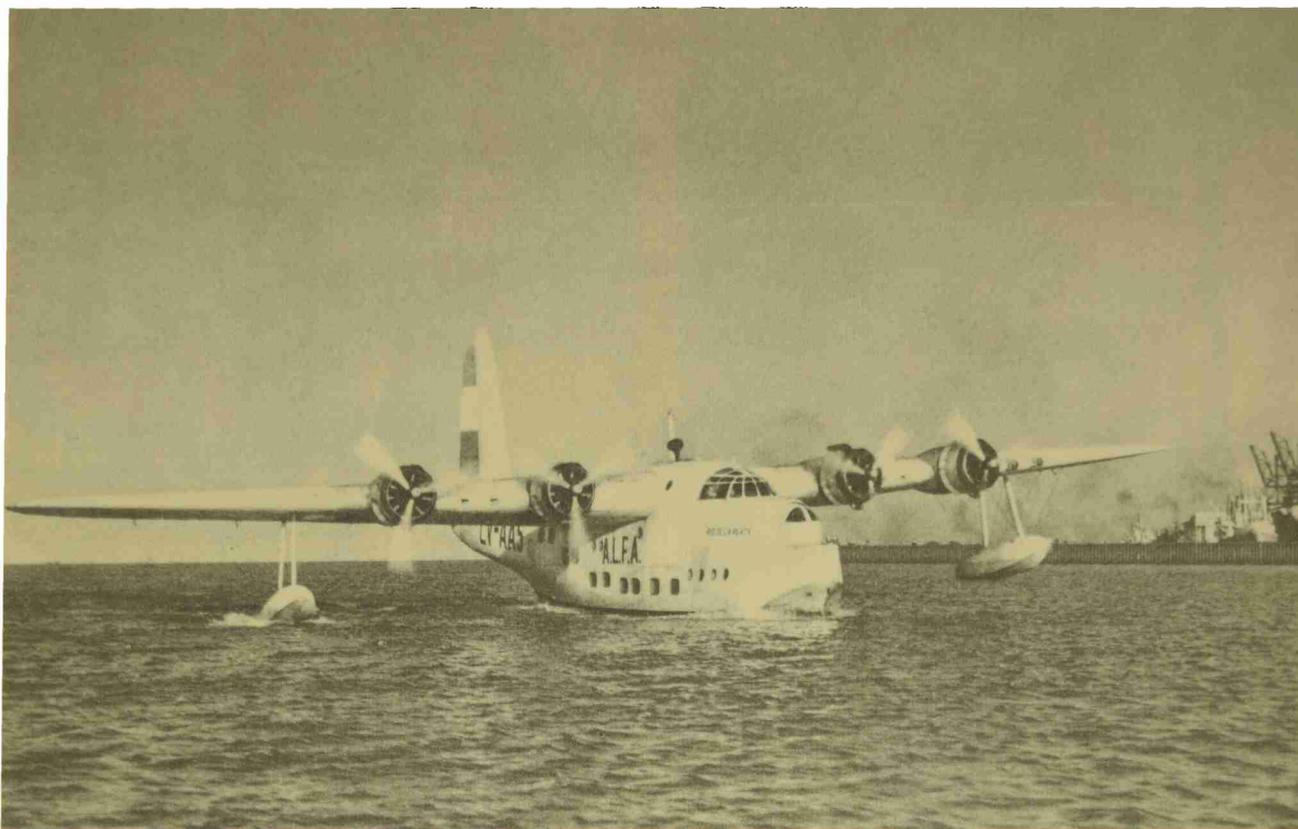
Zona VI: Comprende la explotación de los servicios en las provincias de Entre Ríos y Corrientes y territorio de Misiones. Su ruta principal (Ruta VI) es el circuito que arranca de la ciudad de Buenos Aires y pasa por San Pedro, Paraná, La Paz, Esquina, Goya, Corrientes, Posadas, Candelaria, Puerto Ruiz, Cataratas del Iguazú, Santo Tomé, Paso de los Libres, Monte Caseros, Concordia, Concepción del Uruguay, Gualeguaychú y Buenos Aires.

Los pasajeros de A.L.F.A., embarcan a sólo cinco minutos del centro de B. Aires



El día 1º de enero de 1947, A.L.F.A. inició oficialmente sus operaciones sobre la base de líneas servidas, con anterioridad a su constitución, por la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos, Líneas Aéreas del Estado (L.A.N.E.) y Servicios Aeropostales del Estado (S.A.D.E.), cubriendo actualmente los aviones de esta sociedad mixta 10.833 kilómetros de recorrido, utilizando hidroaviones y aviones terrestres, razón por la cual las necesidades, en lo tocante a infraestructura, tienen carácter anfíbio. Además de las líneas de transporte de pasajeros, correspondencia y carga, A.L.F.A. atiende los servicios aeropostales que cubren como una red toda la mesopotamia argentina, prosiguiendo de tal forma la misión de fomento y acercamiento emprendida en 1945 por los Servicios Aeropostales del Estado (S.A.D.E.) y que facilitó considerablemente la vinculación entre sí y simultáneamente con las grandes urbes, de importantes sectores poblados de las provincias de Santa Fe, Entre Ríos y Corrientes y territorios del Chaco, Formosa y Misiones.

Las líneas de transporte de pasajeros, correspondencia y carga de la Sociedad Mixta "Aviación del Litoral Fluvial Argentino" son atendidas con hidroaviones Short "Sandringham" MK.V en las líneas: Buenos Aires-Montevideo (204 kilómetros); Buenos Aires-Paraná-Corrientes-Formosa-Asunción



Los poderosos Short "Sandringham", significan seguridad y confort para el pasajero

(1.138 kilómetros) y Buenos Aires-Concordia-Posadas (879 kilómetros); Buenos Aires-Asunción (directo, 1.062 kilómetros) y Buenos Aires-Rosario (279 kilómetros). Con aviones terrestres bimotores Douglas DC-3C, se cumplen los siguientes recorridos: Buenos Aires-Paraná-Resistencia-Posadas-Iguazú (1.463 kilómetros); Buenos Aires-Colonia Yerúa-Monte Caseros-Resistencia-Presidencia Roque Sáenz Peña (993 kilómetros) y Buenos Aires-Paraná-Reconquista-Resistencia-Posadas (1.175 kilómetros). Los servicios aeropostales de la mesopotamia están divididos en seis circuitos.*

* Circuito N.º 1: Buenos Aires-Gualeguaychú-Concepción del Uruguay-Colonia Yerúa-Monte Caseros (505 kilómetros), servido por aviones monomotores Noorduyn "Norseman" MKV de seis plazas.

Circuito N.º 2: Buenos Aires-Diamante-Paraná-Esquina-Monte Caseros (806 kilómetros), con aviones Beechcraft C-18S, bimotores, de ocho plazas.

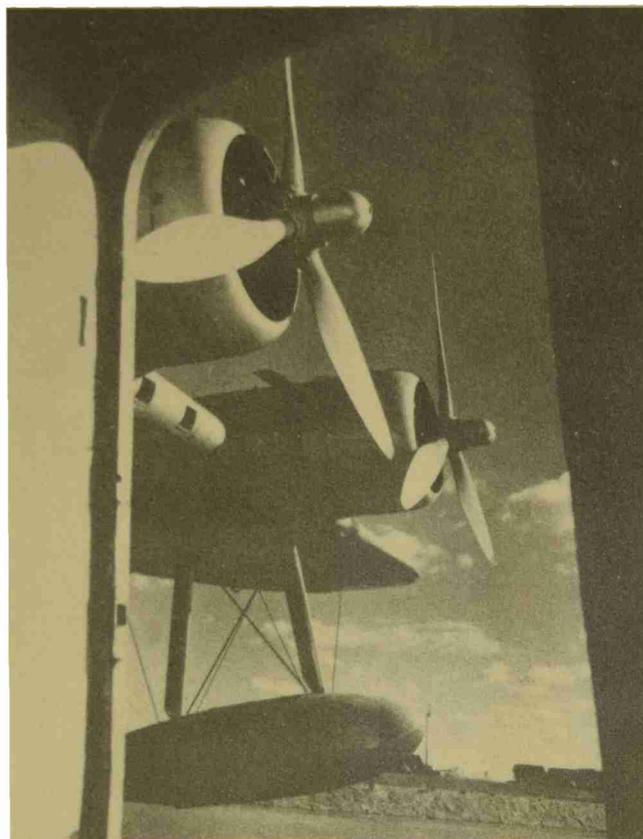
Circuito N.º 3: Monte Caseros-Mercedes-Reconquista-Resistencia - Corrientes (493 kilómetros). Aviones: Noorduyn "Norseman" MKV

Circuito N.º 4: Monte Caseros-Paso de los Libres - Alvear - Santo Tomé - Posadas (365 kilómetros). Aviones: Noorduyn "Norseman" MKV.

Circuito N.º 5: Posadas-Monte Carlo-Eldorado-Puerto Esperanza-Puerto Bemberg-Iguazú-Eldorado-Puerto Piray - Puerto Rico - Santo Pipó - Oberá - San Javier - Apóstoles - Posadas (669 kilómetros ida y vuelta), servido por aviones Stinson "Voyager" 150, monomotores, de cuatro plazas.

Circuito N.º 6: Corrientes - Resistencia - La Verde - Formosa - Presidencia Roque Sáenz Peña - Charata - Villa Angela - Resistencia - Corrientes (802 kilómetros). Aviones Noorduyn "Norseman" MKV

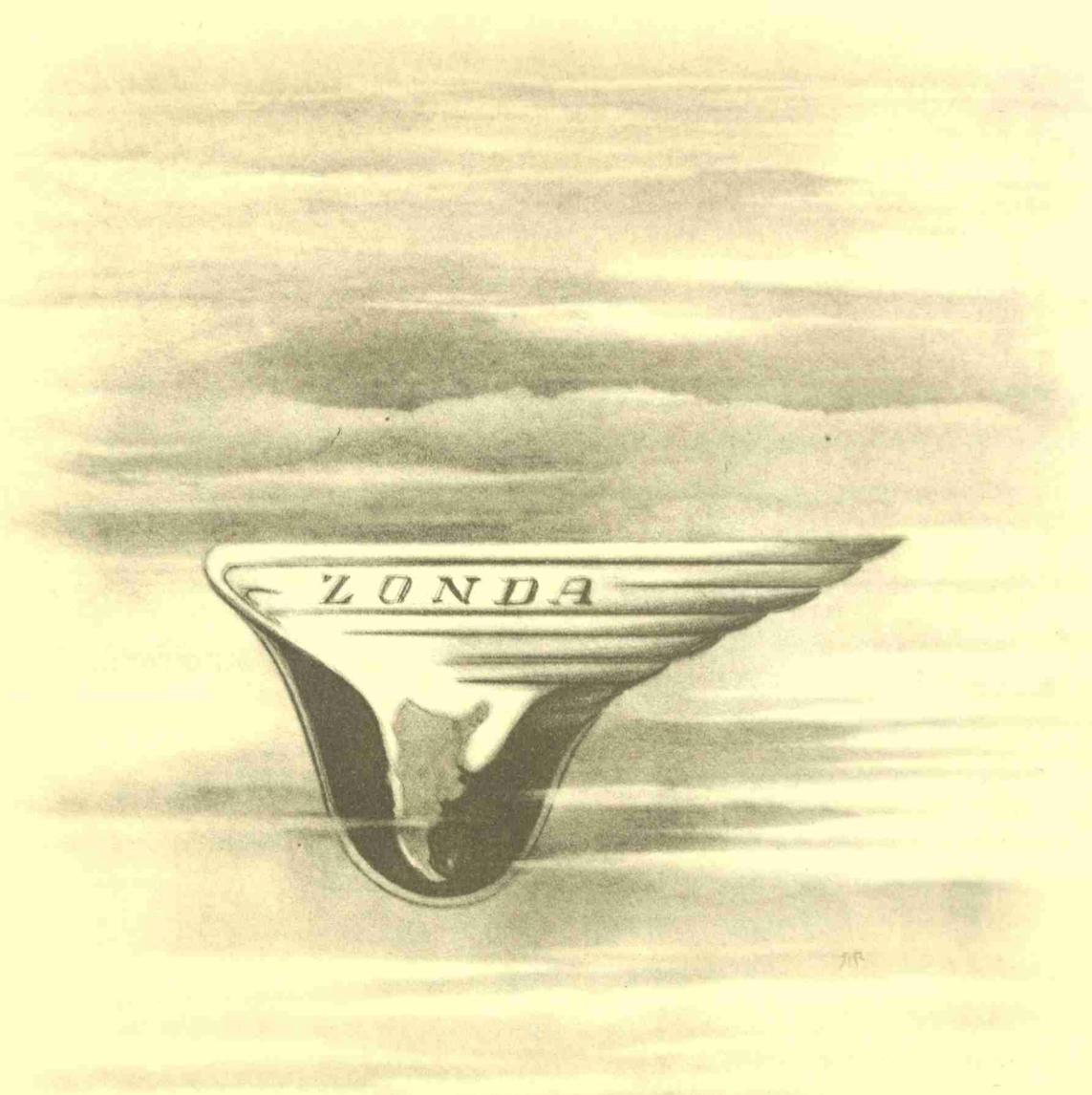
Izquierda: Motores potentes dan seguridad
Derecha: Al llegar, cuidadosa inspección



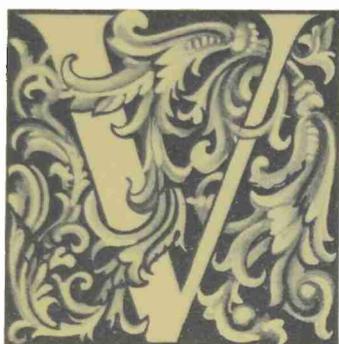
La misma Sociedad Mixta, además de desenvolver sus actividades sobre un importante sector del territorio nacional, presta servicios en lo internacional, alcanzando sus aeronaves dos capitales de países limítrofes : Montevideo y Asunción del Paraguay. Respecto de la primera, A.L.F.A. actúa en estrecha colaboración con la Compañía Aeronáutica Uruguaya S. A. (C.A.U.S.A.), combinando sus servicios y prestándose recíproca atención operativa, incluídas la recepción y despacho de las aeronaves y pasajeros, en ambas márgenes del Plata. Mediante este enlace, es posible aprovechar el intercambio de experiencia, a la par que se fortalecen los vínculos entre las dos naciones.

La participación de la Sociedad Mixta "Aviación del Litoral Fluvial Argentino" en la ejecución del Plan Quinquenal está señalada por la proyectada ampliación de sus servicios de hidroaviones y aviones terrestres, incluyendo el establecimiento de nuevas rutas conectadas con las zonas de influencia asignadas a los otros organismos de explotación aerocomercial privado-estatales, juntamente con la incorporación de nuevo material de vuelo y de apoyo terrestre, creando líneas subsidiarias de pasajeros sobre la base de sus actuales servicios aeropostales; y la expansión seguirá hasta que se satisfagan todas las exigencias de tráfico aéreo sobre la Mesopotamia Argentina.

EN LAS RUTAS DEL GRAN CAPITÁN



“Z. O. N. D. A.”



OLAR sobre las regiones del Norte, Centro y Oeste de la República, es como volver a marchar por los caminos de la historia, jalonados por los innúmeros episodios y gestas heroicas que dieron vida y consolidaron la nacionalidad. Marchar rumbo al Norte y al Oeste es reemprender las rutas gloriosas por las cuales el Gran Capitán de los Andes, General don José de San Martín, hizo avanzar bizarras huestes, no con afán de conquista, sino en misión de Libertador. Esas mismas rutas, que trasantan en cada etapa la emoción de un acontecimiento histórico, son sobrevoladas por aeronaves argentinas, reafirmando el propósito de recuperación que alienta a la Nación entera. Esa misión ha correspondido a la Sociedad Mixta “Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas” (Z. O. N. D. A.), constituida el 23 de febrero de 1946, y que inició sus servicios después de seis meses de organización, con el transporte de correspondencia y carga, ampliándolos el mismo año, para el transporte de pasajeros, correspondiéndole, en virtud del Plan de Rutas, las Zonas III y V.*

* *Zona III:* Provincia de Buenos Aires, la Zona Oeste, teniendo por límite Norte una línea que partiendo de la ciudad de Buenos Aires pase por Mercedes, Junín, Rufino, Laboulaye y Mackenna, que son puntos de competencia con los de las zonas IV y V, respectivamente, y por límite Sur, una línea que partiendo de la ciudad de Buenos Aires pase por Nueve de Julio, Trenque Lauquen y Catriló, que son puntos de competencia con los de la Zona II. Pertenecen igualmente a esta zona las provincias de San Luis, Mendoza y San Juan y del territorio de la provincia de Córdoba, los lugares situados al Sur de la línea que partiendo de Rufino y pasando por Laboulaye y Mackenna, llega a la ciudad de Villa Mercedes en la provincia de San Luis.

Zona V: Comprende la explotación de los servicios que puedan establecerse en la provincia de Córdoba, al Norte de la línea que partiendo de la ciudad de Rufino y pasando por las de Laboulaye y Mackenna, llegue a Villa Mercedes, en la provincia de San Luis, que son puntos de competencia con los de la zona III. Pertenecen igualmente a esta zona los territorios de las provincias de Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, La Rioja y Catamarca.

Un completo Hangar-Taller proporciona perfecto mantenimiento



Por la zona de influencia asignada a Z.O.N.D.A. ha correspondido a esta Sociedad Mixta absorber los servicios de cabotaje que hasta el 2 de enero de 1947 atendía la Pan American Grace Airways (Panagra) sobre las rutas a Mendoza y Salta, con sus respectivas escalas, siendo pues la primera oportunidad en que las previsiones contenidas en la Ley de Política Aérea del Estado se han aplicado, con el concepto integral de que *la Nación ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo existente sobre su territorio y aguas territoriales adyacentes al mismo.*

Los servicios de la Sociedad Mixta Z.O.N.D.A. están atendidos con material de vuelo uniforme —Douglas bimotores DC-3C—, procurándose con ello obtener ventajas de orden económico en los costos de explotación, además de asegurarse el mantenimiento con el más alto coeficiente de rendimiento.

Actualmente esta compañía tiene en explotación seis líneas, que cubren con servicios de elevada frecuencia, las provincias centrales y andinas.*

* Buenos Aires-Mendoza, con escalas en Córdoba y San Juan.

Buenos Aires-Santiago de Chile, con escalas en Río Cuarto, San Luis y Mendoza.

Buenos Aires-Córdoba (Expreso El Cordobés).

Buenos Aires-Tucumán, con escalas en Córdoba y Santiago del Estero.

Buenos Aires-Orán, con escalas en Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy.

Buenos Aires-Tucumán (Expreso El Tucumano).



Los aviones de la flota de Z.O.N.D.A. son modernos, cómodos, eficientes y seguros

La intensificación de los servicios mencionados, con la incorporación de nuevo material aéreo, habilitación progresiva de la infraestructura y la protección al vuelo, permitieron no solamente aumentar el tránsito diurno, sino que también se implantaron servicios regulares nocturnos sobre las rutas troncales.

La mencionada Sociedad prolonga sus líneas hacia los países limítrofes con sus respectivas zonas de influencia. Z.O.N.D.A. ha sido autorizada a traspasar la frontera Oeste de la República y llegar a Santiago de Chile, atendiendo el tráfico de pasajeros, correo y carga originado en las escalas de la línea Buenos Aires-Mendoza y viceversa, si bien, y para no interferir con los servicios de la Flota Aérea Mercante Argentina (F.A.M.A.), le está vedado efectuar tráfico directo entre Buenos Aires y Santiago de Chile y viceversa.

Hacia el Norte y también con Chile, implantará un servicio entre Salta y Antofagasta, mientras que al altiplano boliviano se extenderá la línea Buenos Aires-Jujuy, para alcanzar la ciudad de La Paz, con escalas, a partir de Jujuy, en La Quiaca, Uyuni y Oruro.

Asimismo, entre Orán y Yacuiba se implantará otro servicio, que como los ya descritos anteriormente, se encuentran en las etapas de estudio y organización. Complementariamente y para facilitar la intercomunicación entre los centros

Izquierda: Pilotos seguros y entrenados
Derecha: Sementales de carrera, vía aérea



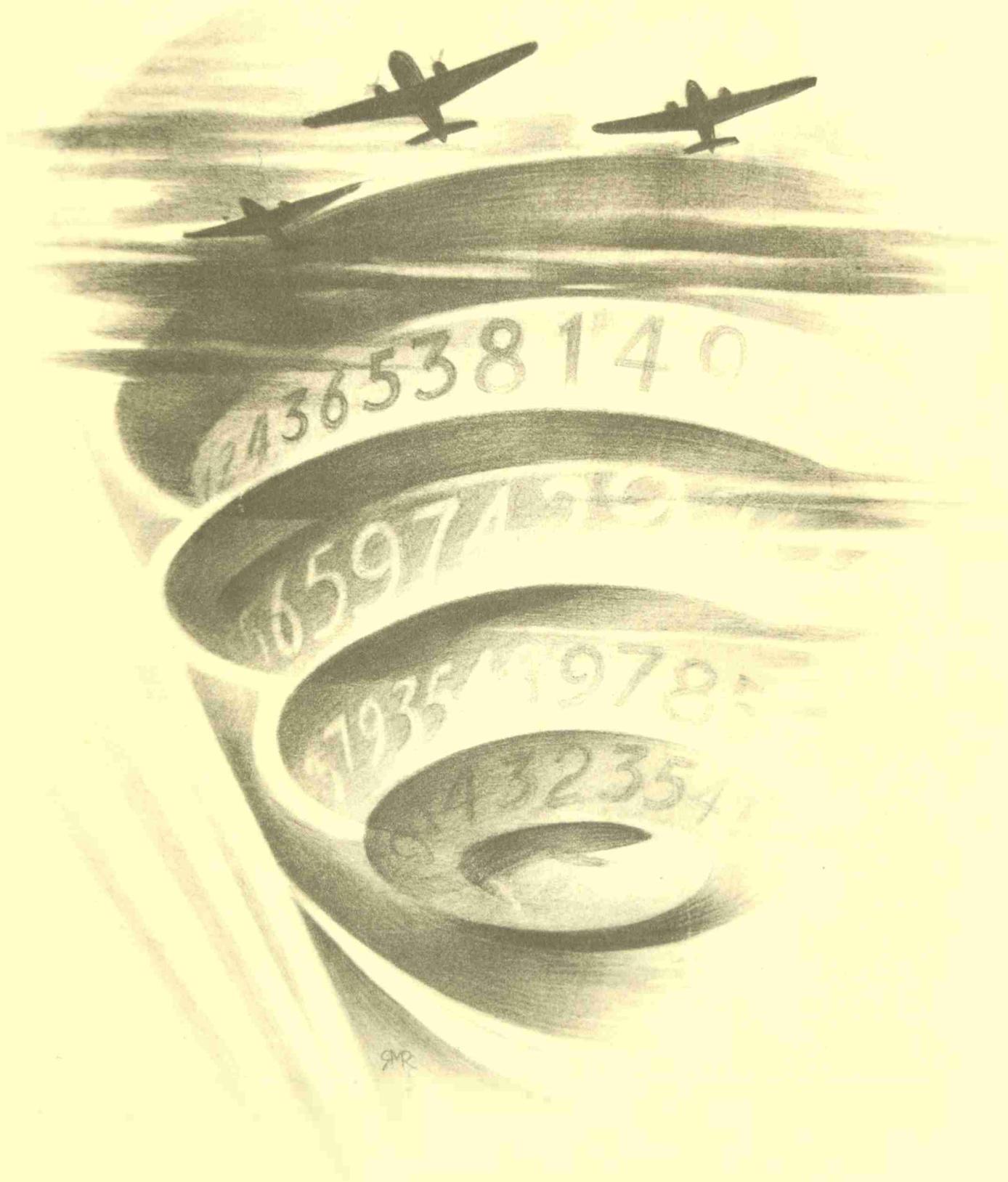
de descanso, se ha proyectado el establecimiento de un servicio de temporada entre Tucumán y Mar del Plata, con escalas en Santiago del Estero, Córdoba y Río Cuarto.

La experiencia adquirida en el corto lapso de actividad de esta Sociedad Mixta ha permitido implantar, con carácter definitivo, el vuelo nocturno sobre las principales rutas cuya explotación tiene asignada.

Este hecho implica la introducción de un beneficio para el público usuario de sus líneas, pues facilita, con la ampliación del margen de tiempo disponible, la atención de sus asuntos en cada uno de los puntos terminales, emprendiendo el regreso cuando ya prácticamente cesaron las actividades normales, tanto en lo oficial como en lo privado.

Al igual que las otras Sociedades Mixtas, sobre las que recae la responsabilidad de asegurar el éxito de la tarea emprendida, Z.O.N.D.A. contribuye al desarrollo del Plan de Gobierno, intensificando la frecuencia de los viajes. Así en 1947 sus aviones volaban un promedio de 40 horas diarias, recorriendo 10.000 kilómetros en cada jornada, mientras que para fines del año 1948, época en que se habrán realizado nuevas ampliaciones, sus máquinas cubrirán 15.000 kilómetros con 39 horas diarias de vuelo, *en las rutas del Gran Capitán.*

ALGUNAS CIFRAS



RR

ACTIVIDAD DE LAS LÍNEAS AÉREAS ARGENTINAS EN EL PERÍODO 1944-1947

1944



1.297.096



6.220 H. 38 min.



21.194



33.231



76.314

L. A. D. E.
S. A. D. E.
AEROPOSTA
ARGENTINA S.A.
CORPORACIÓN
SUDAMERICANA
DE SERVICIOS
AÉREOS S. A.

1945



2.235.612



10.770 H. 04 min.



25.108



37.393



87.946

L. A. D. E.
S. A. D. E.
AEROPOSTA
ARGENTINA S.A.
CORPORACIÓN
SUDAMERICANA
DE SERVICIOS
AÉREOS S. A.

1946



4.079.520



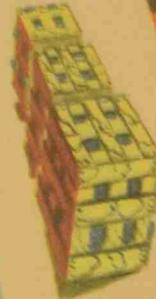
16.998 H. 37 min.



30.435



41.593



96.963

L. A. D. E.
S. A. D. E.
F. A. M. A.
AEROPOSTA
ARGENTINA S.A.
CORPORACIÓN
SUDAMERICANA
DE SERVICIOS
AÉREOS S. A.

1947



10.394.065



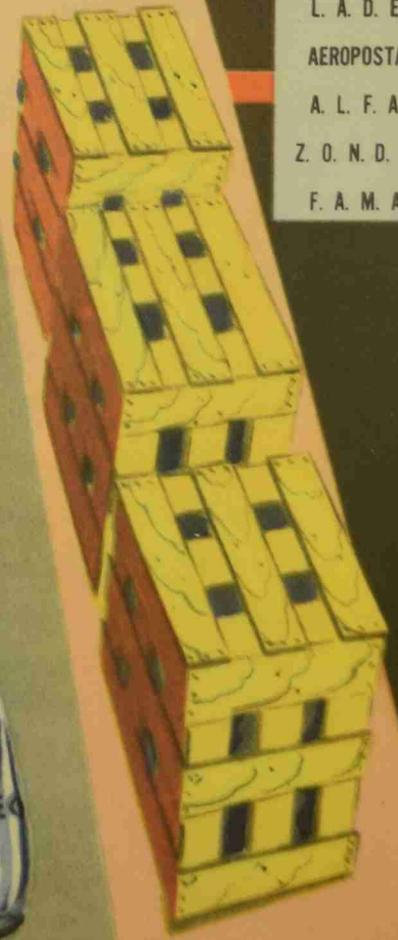
38.128 H. 19 min.



109.810



94.372



477.200

L. A. D. E.
AEROPOSTA
A. L. F. A.
Z. O. N. D. A.
F. A. M. A.

KILÓMETROS
RECORRIDOS

HORAS VOLADAS

PASAJEROS
TRANSPORTADOS

CORRESPONDENCIA

CARGA-ENCOMIENDAS-
EXCESO DE EQUIPAJE

L.G.

TRÁNSITO Y TRÁFICO EN LAS LÍNEAS AÉREAS ARGENTINAS DURANTE EL AÑO 1947

KILÓMETROS RECORRIDOS

TOTAL: 10.394.065 KILÓMETROS; EQUIVALENTES A 260 VECES LA VUELTA AL MUNDO.

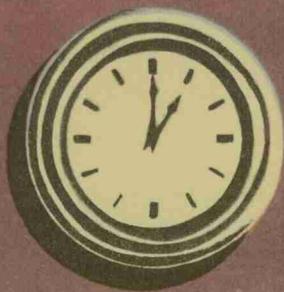
	L.A.D.E.	_____	_____	397.680 KM.
	AEROPOSTA	_____	_____	1.446.000 KM.
PARCIALES	A.L.F.A.	_____	_____	1.155.221 KM.
	Z.O.N.D.A.	_____	_____	2.511.554 KM.
	F.A.M.A.	_____	_____	4.883.610 KM.



HORAS VOLADAS

TOTAL: 38.128 HORAS 19 MINUTOS; EQUIVALENTES A 4 AÑOS, 4 MESES Y 8 DÍAS DE VUELO ININTERRUMPIDO.

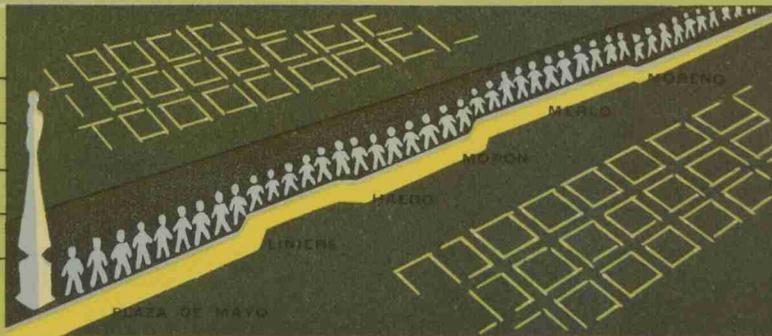
	L.A.D.E.	_____	_____	1.688 H. 59 MIN.
	AEROPOSTA	_____	_____	6.438 H. 10 MIN.
PARCIALES	A.L.F.A.	_____	_____	4.620 H. 00 MIN.
	Z.O.N.D.A.	_____	_____	10.192 H. 46 MIN.
	F.A.M.A.	_____	_____	15.188 H. 24 MIN.



PASAJEROS TRANSPORTADOS

TOTAL: 109.810 PASAJEROS QUE, PUESTOS EN HILERA, CUBRIRÍAN UNA DISTANCIA EQUIVALENTE A MÁS DE 36 KILÓMETROS ES DECIR, DESDE LA PLAZA DE MAYO, HASTA LA LOCALIDAD DE MORENO.

	L.A.D.E.	_____	_____	4.556
	AEROPOSTA	_____	_____	15.095
PARCIALES	A.L.F.A.	_____	_____	43.189
	Z.O.N.D.A.	_____	_____	37.475
	F.A.M.A.	_____	_____	9.495



CORRESPONDENCIA

TOTAL: 94.372 KILOGRAMOS; ES DECIR, LA CAPACIDAD DE 94 CAMIONETAS POSTALES DE UNA TONELADA CADA UNA

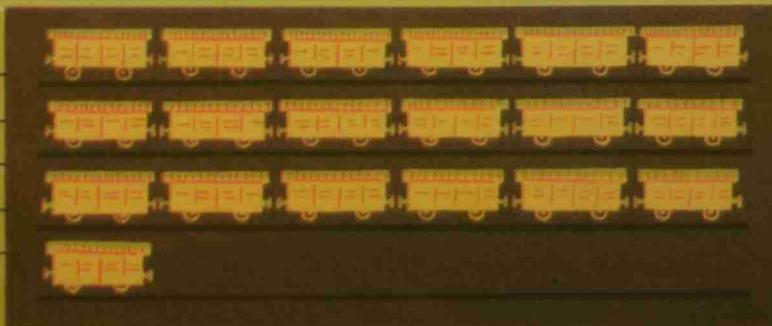
	L.A.D.E.	_____	_____	1.934. ⁰⁰⁸ KG.
	AEROPOSTA	_____	_____	34.013. ⁰⁰⁰ KG.
PARCIALES	A.L.F.A.	_____	_____	19.313. ⁰⁰⁰ KG.
	Z.O.N.D.A.	_____	_____	7.049. ⁹⁶³ KG.
	F.A.M.A.	_____	_____	32.062. ⁸¹³ KG.



CARGA, ENCOMIENDAS Y EXCESO DE EQUIPAJE

TOTAL: 477.200 KILOGRAMOS EQUIVALENTES A LA CARGA DE 59 VAGONES Y MEDIO, DE 8.000 KILOS DE CAPACIDAD CADA UNO.

	L.A.D.E.	_____	_____	9.274. ⁹⁴⁰ KG.
	AEROPOSTA	_____	_____	80.719. ⁰⁰⁰ KG.
PARCIALES	A.L.F.A.	_____	_____	24.539. ⁰⁰⁰ KG.
	Z.O.N.D.A.	_____	_____	91.980. ¹⁹⁷ KG.
	F.A.M.A.	_____	_____	270.687. ⁵²³ KG.



VENCIENDO EL TIEMPO Y LA DISTANCIA

EN SU INCESANTE AFÁN POR VENCER EL TIEMPO Y DOMINAR LA DISTANCIA, EL HOMBRE HA CREADO LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE LE FACILITAN SU PROPIO TRASLADO ENTRE DOS PUNTOS; LLEVAR LOS FRUTOS DE SU TRABAJO, ESTABLECIENDO ASÍ EL INTERCAMBIO COMERCIAL; ENTABLAR VÍNCULOS CON SUS SEMEJANTES DE OTRAS LATITUDES Y SUPERAR LOS ACCIDENTES GEOGRÁFICOS PARA LLEVAR LAS INQUIETUDES DE SU ESPÍRITU CREADOR A OTRAS CIVILIZACIONES. AL IMPULSO CREADOR DE LA INVENTIVA HUMANA, EXISTEN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE, QUE CADA VEZ MÁS VELOCES Y MÁS RÁPIDOS, HAN HECHO POSIBLE LA REALIDAD DEL PRESENTE: VENCER EN HORAS MILLARES DE KILÓMETROS, Y ELLO, GRACIAS AL AVIÓN.

48 KILÓMETROS/HORA



LA APARICIÓN DE LA MÁQUINA DE VAPOR DETERMINÓ, DE INMEDIATO, SU APLICACIÓN AL TRANSPORTE MARÍTIMO. LOS PRIMEROS BARCOS ACCIONADOS A VAPOR COMENZARON A SURCAR LOS RÍOS Y LOS MARES, LLEVANDO EN SUS BODEGAS LOS FRUTOS Y LAS MANUFACTURAS, PARA COMPLEMENTAR LAS NECESIDADES ECONÓMICAS DE TODOS LOS PAÍSES. PERO EL FACTOR ECONÓMICO EN LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS NAVIEROS IMPUSO LA NECESIDAD DE AUMENTAR EL PORTE DE LOS BARCOS, CON MENOSCABO DE SU VELOCIDAD, PUES PEQUEÑOS AUMENTOS DE LA MISMA INCREMENTABAN ENORMEMENTE LOS COSTOS DE EXPLOTACIÓN. HOY, NO OBSTANTE, LA INCORPORACIÓN DE NUEVOS DISPOSITIVOS TÉCNICOS, LA VELOCIDAD PROMEDIO DE UNA NAVE NO ES MAYOR DE 48 KILÓMETROS POR HORA.

120 KILÓMETROS/HORA



AL PAR QUE LA MÁQUINA A VAPOR ERA ADAPTADA AL TRANSPORTE MARÍTIMO ESE MISMO MECANISMO SE INCORPORABA AL TRANSPORTE TERRESTRE. SURGIÓ ASÍ EL FERROCARRIL, CUYAS PARALELAS DE ACERO ACELERARON EL PROCESO CIVILIZADOR EN LAS TIERRAS VÍRGENES DEL NUEVO MUNDO, MIENTRAS EN EUROPA CONTRIBUÍAN A LA DIFUSIÓN DE LA CULTURA. EMPERO, LOS PERFECCIONAMIENTOS PROGRESIVAMENTE INTRODUCIDOS EN EL FERROCARRIL NO PERMITIERON SUPERAR LA NATURAL LIMITACIÓN IMPUESTA POR EL TRAZADO DEL RIEL, RESTÁNDOLE ELASTICIDAD EN SUS MOVIMIENTOS. LA VELOCIDAD PROMEDIO DEL FERROCARRIL ES DE 120 KILÓMETROS POR HORA, SI BIEN SU CAPACIDAD DE TRANSPORTE ES CONSIDERABLE.

140 KILÓMETROS/HORA



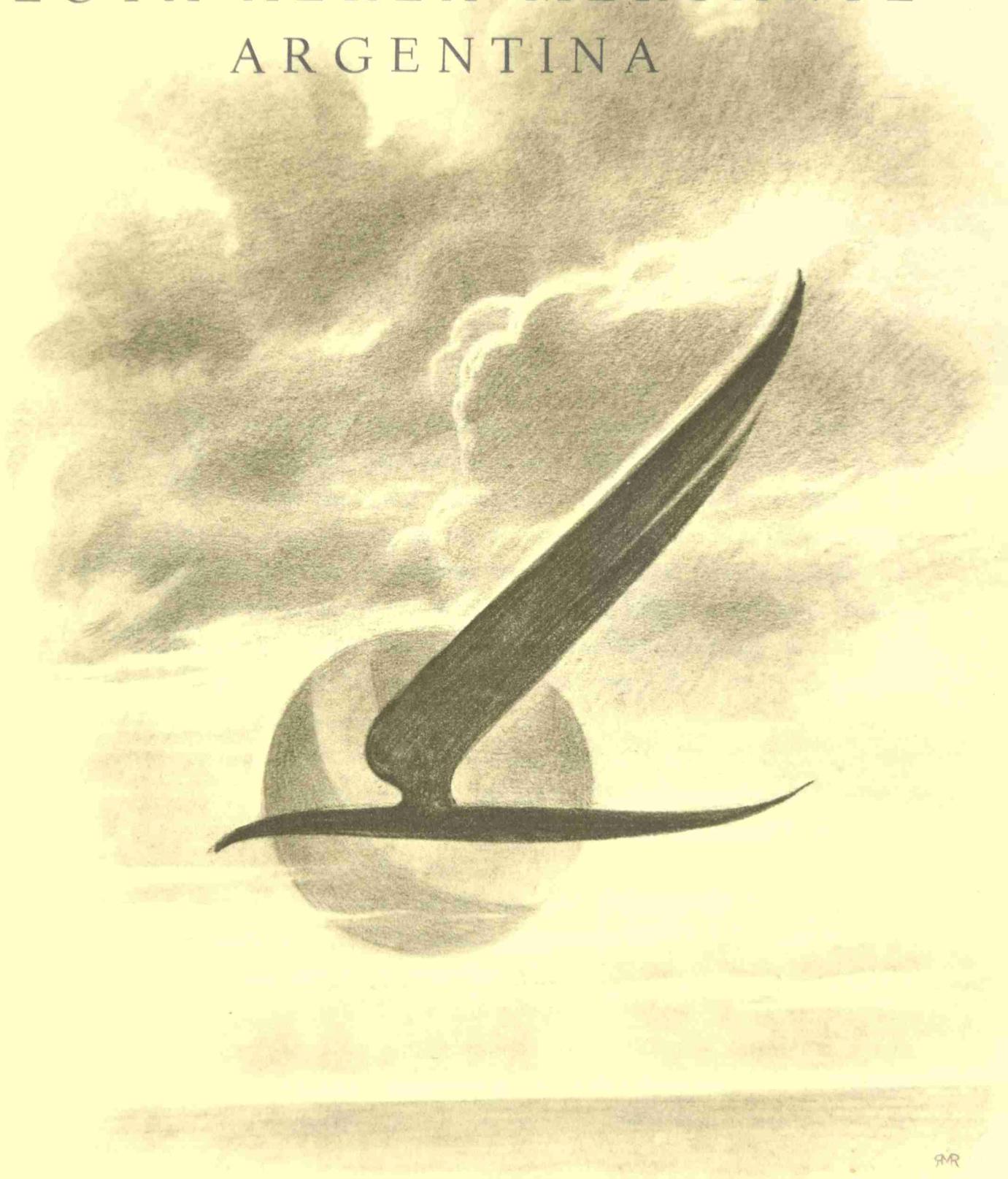
DESDE LA INVENCION DEL MOTOR A EXPLOSION, SE OPERA UNA VERDADERA REVOLUCION EN LOS TRANSPORTES. APARECE EL AUTOMOVIL COMO SEÑOR DE LAS RUTAS POLVORIENTAS, DETERMINANDO PARALELAMENTE UNA NUEVA NECESIDAD: EL MEJORAMIENTO VIAL, QUE PERMITIÓ AUMENTAR LAS VELOCIDADES, ACORDÁNDOLE AL NUEVO VEHÍCULO UNA ELASTICIDAD DE MOVIMIENTOS QUE EN BREVE TIEMPO LO LLEVÓ A OCUPAR EL PRIMER PLANO DENTRO DEL CONJUNTO DE LOS TRANSPORTES. CON SUS 140 KILÓMETROS DE VELOCIDAD HORARIA, EL AUTOMOTOR HA DESPLAZADO A OTROS TRANSPORTES TERRESTRES, PERO A SU TURNO, HA TENIDO QUE CEDER LAS POSICIONES CONQUISTADAS ANTE LA APARICIÓN DEL AVIÓN.

400 KILÓMETROS/HORA



EL AVIÓN, EN MENOS DE MEDIO SIGLO, HA MODIFICADO FUNDAMENTALMENTE TODO CUANTO EXISTÍA EN MATERIA DE TRANSPORTES. PARA LA AERONAVE MODERNA YA NO EXISTEN OBSTÁCULOS GEOGRÁFICOS QUE SE OPONGAN A SU VELOZ MARCHA; TAMPOCO LA AFECTAN LAS CONTINGENCIAS METEOROLÓGICAS Y SUS 400 KILÓMETROS DE VELOCIDAD, PERMITEN HOY CUBRIR EN POCAS HORAS DISTANCIAS QUE DEMANDABAN DÍAS PARA CUBRIRLAS, EN PENOSO PROGRESO. HOMBRES, MERCANCÍAS Y MÁQUINAS SE TRASLADAN DE UN HEMISFERIO A OTRO EN UN ESPACIO DE TIEMPO QUE YA NO SE MIDE POR DÍAS, SINO QUE SE APRECIA EN HORAS. ESTE ES EL APORTE DE LA AERONÁUTICA AL PROGRESO Y A LA CIVILIZACIÓN; APORTE DE TAL MAGNITUD QUE HA DETERMINADO UNA NUEVA CONCIENCIA Y UNA FORMA, IGUALMENTE NUEVA, EN LA VIDA DE LA HUMANIDAD.

FLOTA AÉREA MERCANTE
ARGENTINA



“F. A. M. A.”



El 4 de junio de 1946 se concreta un afán, se corporizan los anhelos de expansión aeronáutica, y el instrumento de la Nación encargado de hacer efectiva su Política Aérea, da los primeros pasos en las rutas mundiales, llevando y cobriéndose en los colores celeste y blanco. Desde ese día los argentinos sentimos la emoción de la patria lejana, al divisar en un lugar cualquiera del mundo, entre un conjunto de banderas, nuestro símbolo identificando a los mensajeros de paz y fraternidad de la Flota Aérea Mercante Argentina.

La Aeronáutica Nacional celebra su fiesta, se luce de largo en el cielo, hasta entonces vedado a sus posibilidades, y comparte con sus hermanas mayores la gloria soñada para ella por los que lucharon hasta dotarla, orgánica y eficientemente, para orgullo del país y de sus habitantes.

La magnitud y las proyecciones alcanzadas por el desarrollo de las comunicaciones aéreas en el orden mundial, fueron los factores determinantes de la creación del medio por el cual iba a hacerse factible la presencia de la Argentina en las grandes rutas troncales, entablando franca competencia con otras naciones que, dotadas de experiencia mayor y respaldadas por conciencia aeronáutica bien arraigada y técnica más avanzada, marchaban a la cabeza de las comunicaciones aéreas internacionales, ocupando, desde hacía años, posiciones ventajosas; lo que, lógicamente, exigió de nuestra parte esfuerzos mayores.

No podía substraerse el país al imperativo de la hora; la comunicación aérea internacional se reanudaba y debía la Argentina ocupar su lugar; la experiencia de una guerra, el desarrollo creciente del transporte aéreo y la influencia

que ejerce su expansión en la política exterior del Estado, se hizo efectiva con la existencia de F.A.M.A., y el desarrollo de sus servicios.

Tal misión, por encima de las dificultades suscitadas por distintos factores, fué cumplida, en principio, con la creación de la Flota Aérea Mercante Argentina el 31 de diciembre de 1945, adoptándose también para este organismo, llamado a ser con el correr del tiempo y en breve lapso uno de los pilares del sistema de transportes aéreos nacionales, el régimen mixto de explotación económica. Sobre esta base de organización privado-estatal, la Flota Aérea Mercante Argentina inició sus actividades, abocándose de inmediato sus autoridades a la adquisición del material y la implantación de los servicios que seis meses más tarde debían tener principio de ejecución. Las Líneas Aéreas del Estado fueron la base sobre la cual comenzó a operar F.A.M.A., hasta que concretadas las primeras adquisiciones de aeronaves, la matrícula nacional salió en alas de los aviones de la Flota Aérea Mercante Argentina a conquistar, en misión pacífica, otros cielos.

Es preciso no perder de vista todos los aspectos y factores que intervienen en la organización regular de una empresa de transporte aéreo comercial, para aquilatar debidamente el valor e importancia del esfuerzo desplegado por la Flota Aérea Mercante Argentina en el corto término de seis meses, que medió entre su constitución oficial y la iniciación de los servicios regulares a Gran Bretaña y Chile, respectivamente, el 4 de junio de 1946.

Negociar convenios, establecer servicios de escala, organizar agencias, implantar representaciones, coordinar sistemas de operaciones, ajustándolos a las modalidades en uso en cada uno de los países sobrevolados y a los convenios internacionales, armonizar directivas y, sobre todo, adiestrar al personal navegante y terrestre, sobre el cual recae la responsabilidad de asegurar la regularidad y seguridad de los servicios.

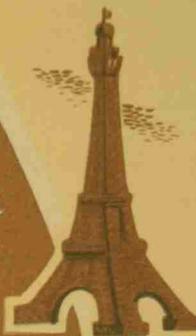
Todo ello quedó organizado en el término de seis meses, poniéndose de relieve lo acertado de las previsiones contenidas en la Política Aérea del Estado, con la constitución de las Sociedades Mixtas. La elasticidad propia de tales organismos ha asegurado para la aviación comercial de nuestro país una misión de positiva gravitación, la que en el orden internacional ya ha brindado sus frutos, extendiendo la Flota Aérea Mercante Argentina las actividades de sus aeronaves, tripuladas por personal argentino, al Viejo Mundo, cuna de nuestra civilización; y, asimismo, en una gestión de efectiva solidaridad continental, a los países hermanos de América.

En cuanto a lo económico, a la Flota Aérea Mercante Argentina, le fué asignado, al constituirse, un capital de 150 millones de pesos, correspondiendo al

N. YORK
1 viaje semanal



LONDRES
1 viaje semanal



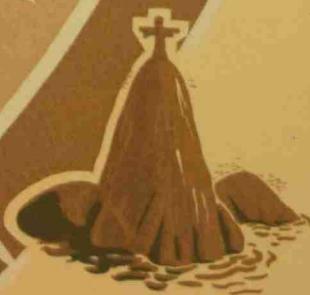
PARÍS
1 viaje semanal



MADRID
1 viaje semanal



ROMA
1 viaje semanal



RÍO DE JANEIRO
5 viajes semanales



SANTIAGO
5 viajes semanales

EL PROGRESO DE LAS COMUNICACIONES AÉREAS HA HECHO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA Y EN ESPECIAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, EL PUNTO DE INTERSECCIÓN Y CONVERGENCIA DE UN APRECIABLE VOLUMEN DEL TRÁFICO AERONÁUTICO MUNDIAL. LA FLOTA AÉREA MERCANTE ARGENTINA TERCIA YA EN LA PUJA INICIADA DESPUÉS DEL AÑO 1930, CUANDO LLEGAN AL PAÍS LAS AVANZADAS DEL ENTONCES NACIENTE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. F.A.M.A. ENFILA LA PROA DE SUS AERONAVES, MENSAJERAS DE PAZ Y BUENA VOLUNTAD, HACIA LOS CUATRO VIENTOS, CONSCIENTE DE LA MISIÓN QUE TIENE ASIGNADA COMO PALADÍN DE LA BRILLANTE REALIDAD AERONÁUTICA NACIONAL.

aporte estatal la tercera parte de esa suma. En julio de 1946 fué emitida la primera serie de acciones por valor de 50 millones de pesos, absorbidos totalmente por el capital privado en pocas horas. Ello constituyó índice elocuente del interés despertado entre los inversores, por una actividad comercial de un orden y características hasta entonces desconocidos en el país.

El material de vuelo está constituido por los siguientes tipos de aviones:

Líneas a Europa: Cuadrimotores Avro "York", Avro "Lancastrian" y Douglas DC-4; *Líneas Continentales:* Cuadrimotores Douglas DC-4 y bimotores Douglas DC-3, Bristol 170 y Vickers "Viking"

Entre las previsiones de la Flota Aérea Mercante Argentina respecto al nuevo material que se incorporará a sus servicios, figuran aviones cuadrimotores Douglas DC-6 y bimotores "Convair"; los primeros para operar sobre rutas de largo alcance y los segundos para operaciones regionales en Sud América.

El desarrollo actual de la Flota Aérea Mercante Argentina, abocada a la extensión de sus servicios hasta 1949, comprende una vasta red.

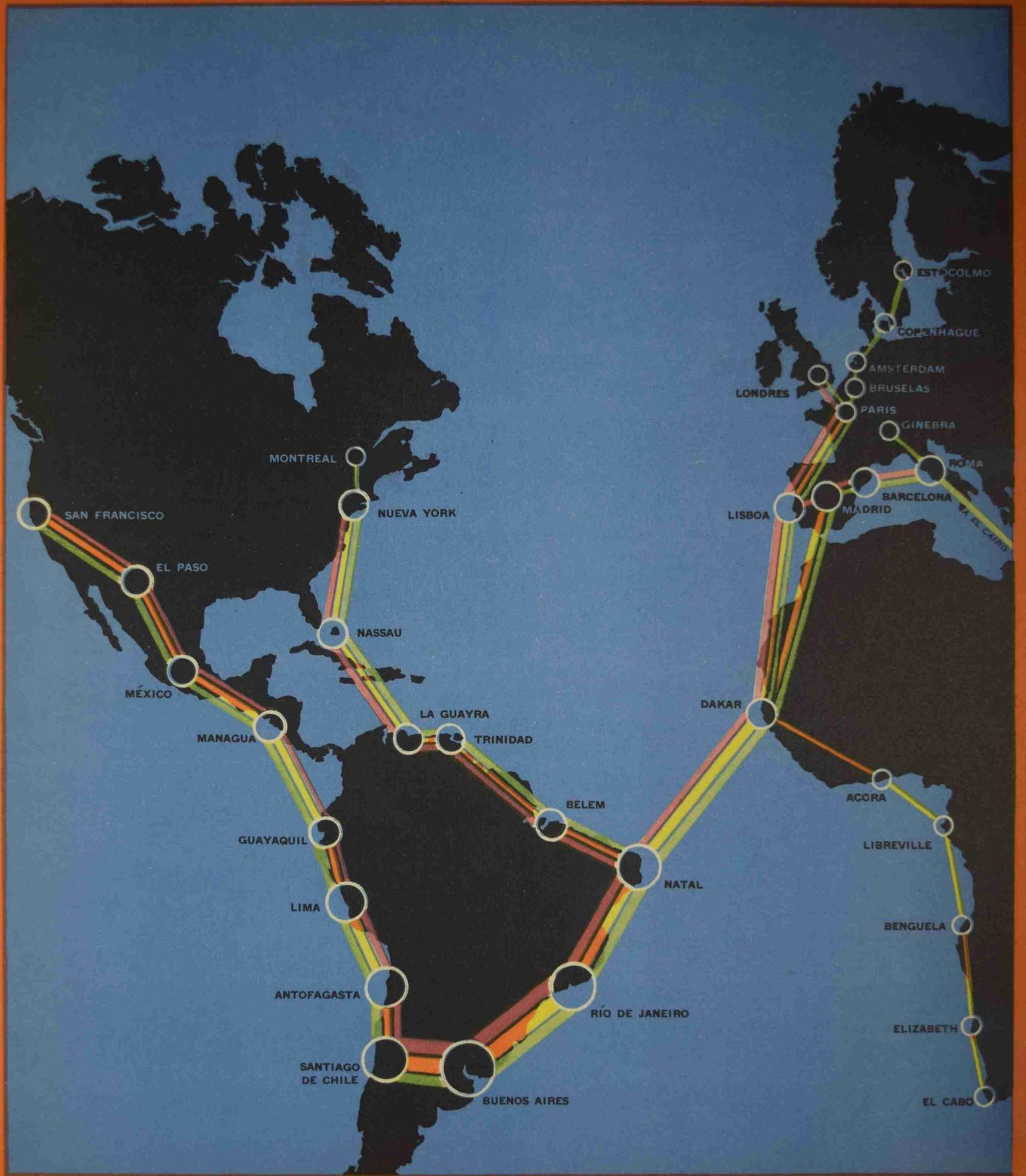
Encuétrase en la etapa de organización la línea Buenos Aires-Lima, significando ello su presencia en la ruta al Norte, vía Pacífico, la cual se extenderá hasta San Francisco de California, al finalizar los estudios que actualmente se practican en procura de la necesaria experiencia.

Entre 1948 y 1949, los servicios de F.A.M.A. experimentarán nueva evolución; todas las líneas existentes serán reforzadas en cuanto a la intensificación y aumento de frecuencias, al incorporarse moderno y más numeroso material.

Como nuevo servicio, en 1948 quedará establecida la línea Buenos Aires-Madrid (vía Dakar) y Buenos Aires-Ciudad del Cabo (vía Dakar).

Al término del año 1949, intensificados los servicios implantados en las etapas anteriores, será reforzada la línea Madrid-Roma e inauguradas dos líneas más, llegándose hasta Estocolmo, en Europa y El Cairo, en Africa.

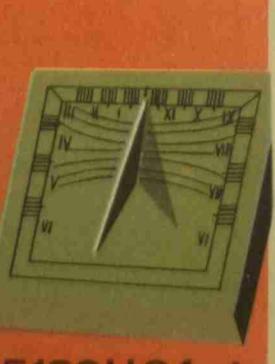
Esta empresa ha establecido ya vínculos regulares entre nuestro país y Gran Bretaña, Francia, Portugal, España, Italia, Brasil y Chile, mientras que con los Estados Unidos de América del Norte los servicios se encuentran pendientes de regularización, como consecuencia de la reciente firma del convenio de aeronavegación argentino-estadounidense. Más ambiciosos y de más vastas proyecciones son los planes que la Flota Aérea Mercante Argentina alienta para un futuro inmediato, llevando sus líneas sobre tres continentes: América, Europa y África, con una extensión total al finalizar el año 1949 —término del Plan— de 45.000 kilómetros de explotación concordante con nuestra magnitud internacional.



F. A. M. A. SOBRE TRES CONTINENTES

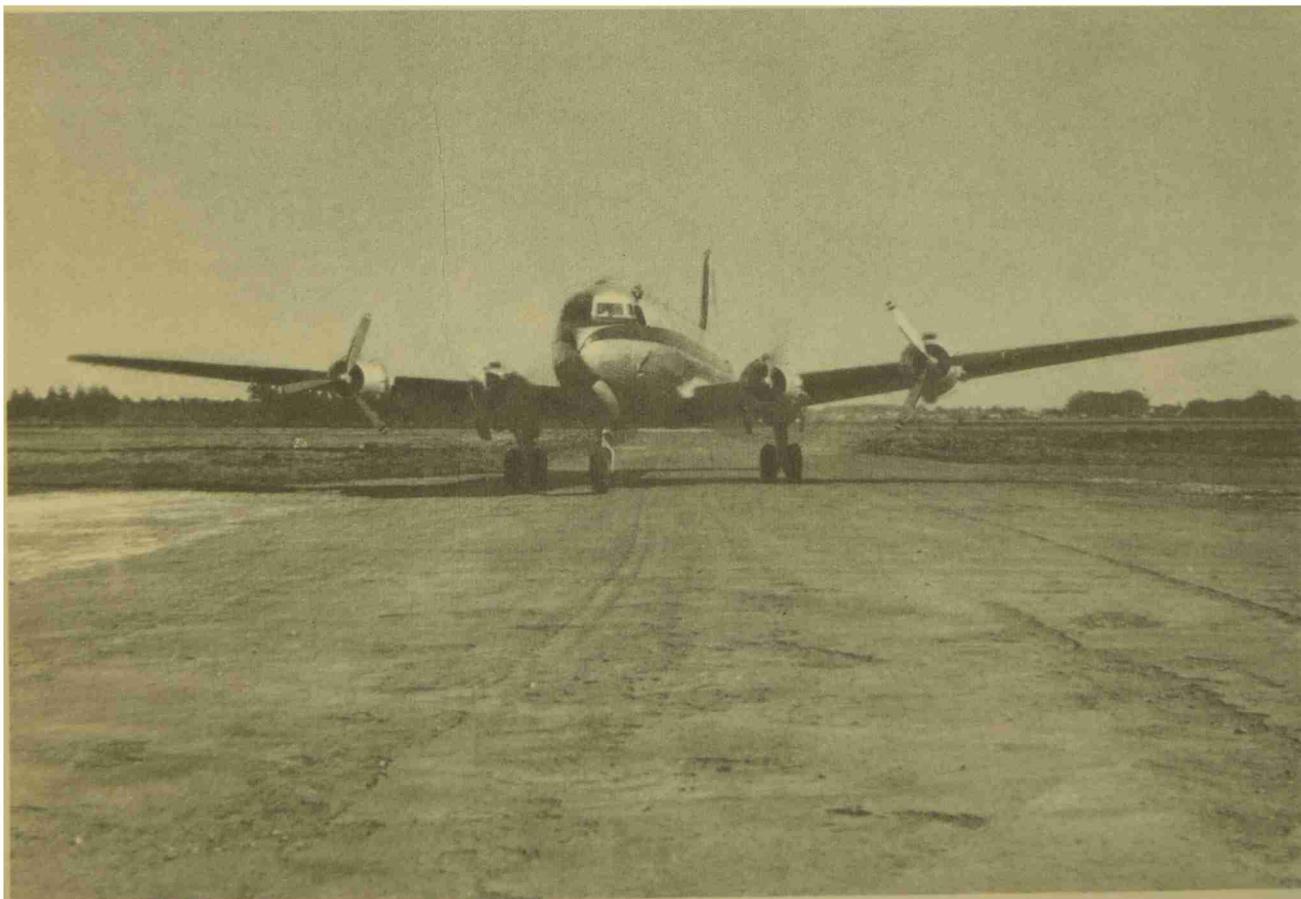
- RUTAS ATENDIDAS POR LA FLOTA AÉREA MERCANTE ARGENTINA EN EL AÑO 1947
- PROLONGACIÓN DE LAS RUTAS DE F. A. M. A. PREVISTA PARA EL AÑO 1948
- EXTENSIÓN DEFINITIVA DE LOS SERVICIOS DE LA FLOTA AÉREA MERCANTE ARGENTINA AL FINALIZAR EL AÑO 1949.

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL DE LAS ESTADÍSTICAS DE F.A.M.A. DURANTE EL AÑO 1947

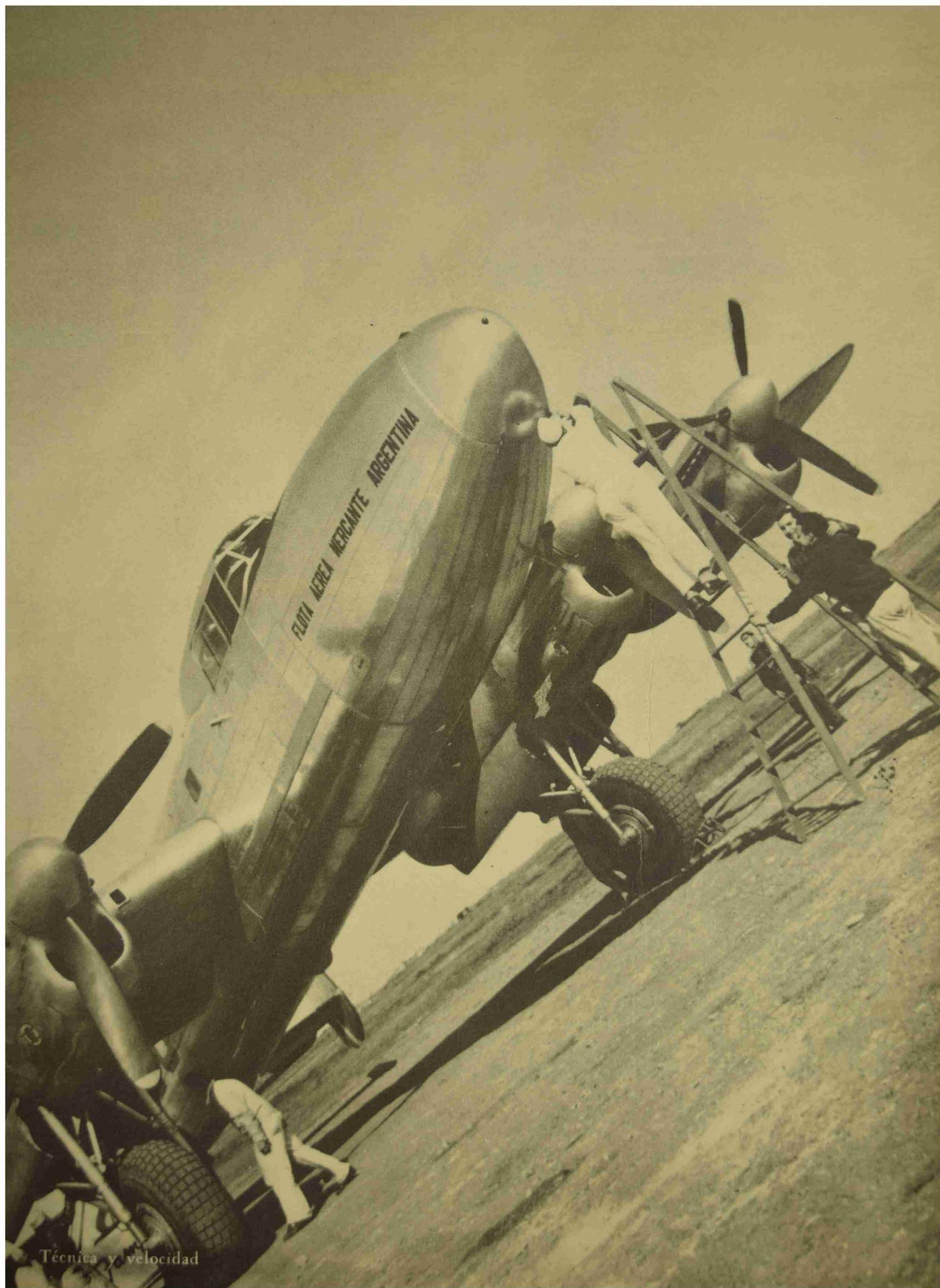
PERÍODO	KILÓMETROS RECORRIDOS	HORAS VOLADAS	PASAJEROS TRANSPORTADOS	CORRESPONDENCIA	CARGA, ENCOMIENDAS Y EXCESO DE EQUIPAJES
ENERO					
FEBRERO					
MARZO					
	770.828 Km.	2.398 H.	1.255	3.281,040 Kg.	46.461,630 Kg.
ABRIL					
MAYO					
JUNIO					
	971.021 Km.	2.829 H. 21 min.	1.622	7.801,600 Kg.	54.807,100 Kg.
JULIO					
AGOSTO					
SEPTIEMBRE					
	1.539.622 Km.	4.906 H. 48 min.	2.744	9.186,012 Kg.	84.340,830 Kg.
OCTUBRE					
NOVIEMBRE					
DICIEMBRE					
	1.602.139 Km.	5.054 H. 15 min.	3.874	11.794,161 Kg.	85.077,963 Kg.
TOTAL ANUAL					
	4.883.610	15.188 H. 24 min.	9.495	32.062,813 Kg.	270.687,523 Kg.



Antes de emprender el vuelo, un avión de F.A.M.A. llena de carga sus bodegas



Después de un vuelo trasatlántico, un avión de F. A. M. A. llega de vuelta a Morón



Técnica y velocidad

RECIPROCIDAD, GARANTÍA DE BUEN ENTENDIMIENTO



RECIPROCIDAD significa, dentro de los lineamientos decisivos impresos a la Política Aérea Argentina, la base fundamental de los acuerdos, y así queda consignada en los tratados y convenios concertados con nuestro país para el desarrollo del transporte aéreo sobre las rutas internacionales. En ese principio de reciprocidad descansa íntegramente la seguridad de un buen entendimiento, redundando con ello en provecho de los intereses de todas las naciones que lo han incorporado como norma definitiva al mecanismo que rige las negociaciones aerocomerciales.

Ejemplo elocuente del juicioso respeto que la Argentina siente por tales principios, como doctrina fundamental, son las ocho líneas extranjeras que llegan al país y operan en el mismo, en igualdad de derechos y obligaciones en relación a los acordados a la Flota Aérea Mercante Argentina (F.A.M.A.) en sus respectivos territorios.

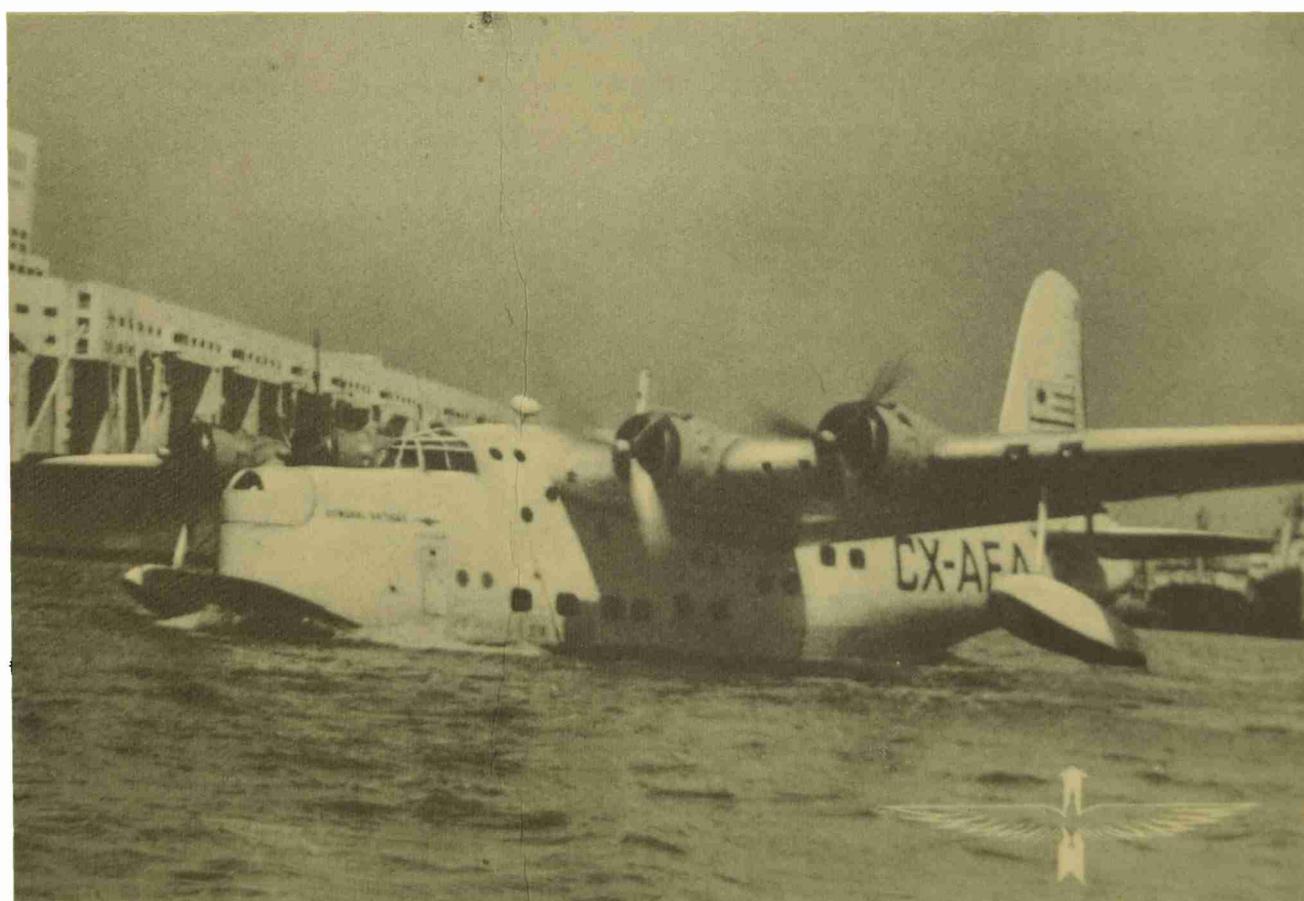
En otro orden de cosas, esa efectiva buena voluntad se traduce en un mayor acercamiento de los pueblos con la intensificación de sus comunicaciones, facilitando el intercambio de los valores representativos de la cultura, arte, economía, producción, industria, sociología y, en suma, todas aquellas manifestaciones debidas al genio creador del hombre.

Tanto la Flota Aérea Mercante Argentina como las ocho empresas extranjeras que llegan a nuestro país, son los vínculos que han hecho factible, al acortar las distancias entre los continentes, establecer las bases de una nueva concepción en el comercio aeronáutico internacional, aceptándose como definitivamente incorporada, la tesis que hace de la *reciprocidad, garantía de buen entendimiento*.

Los cuatrimotores de Pan American World Airways, significan seguridad tradicional



Los hidros de la Cía. Aeronáutica Uruguaya S. A., fortalecen los vínculos del Plata



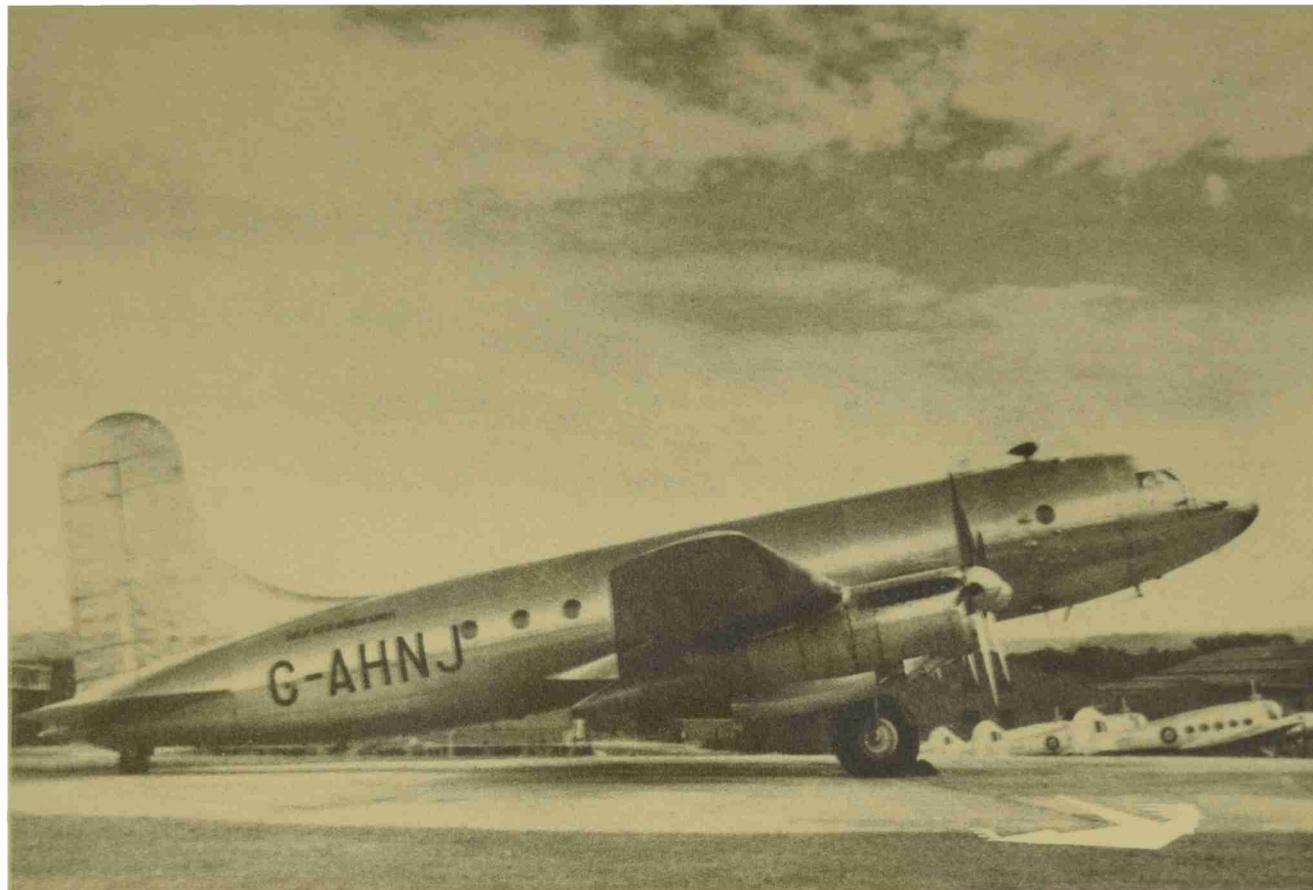


De la Francia eterna,
llega el mensaje de
su cultura en alas de
la Air France



Las tripulaciones y
máquinas de Iberia,
traen el recuerdo de
la Madre Patria

A Londres con Buenos Aires una semanalmente la British South American Airways

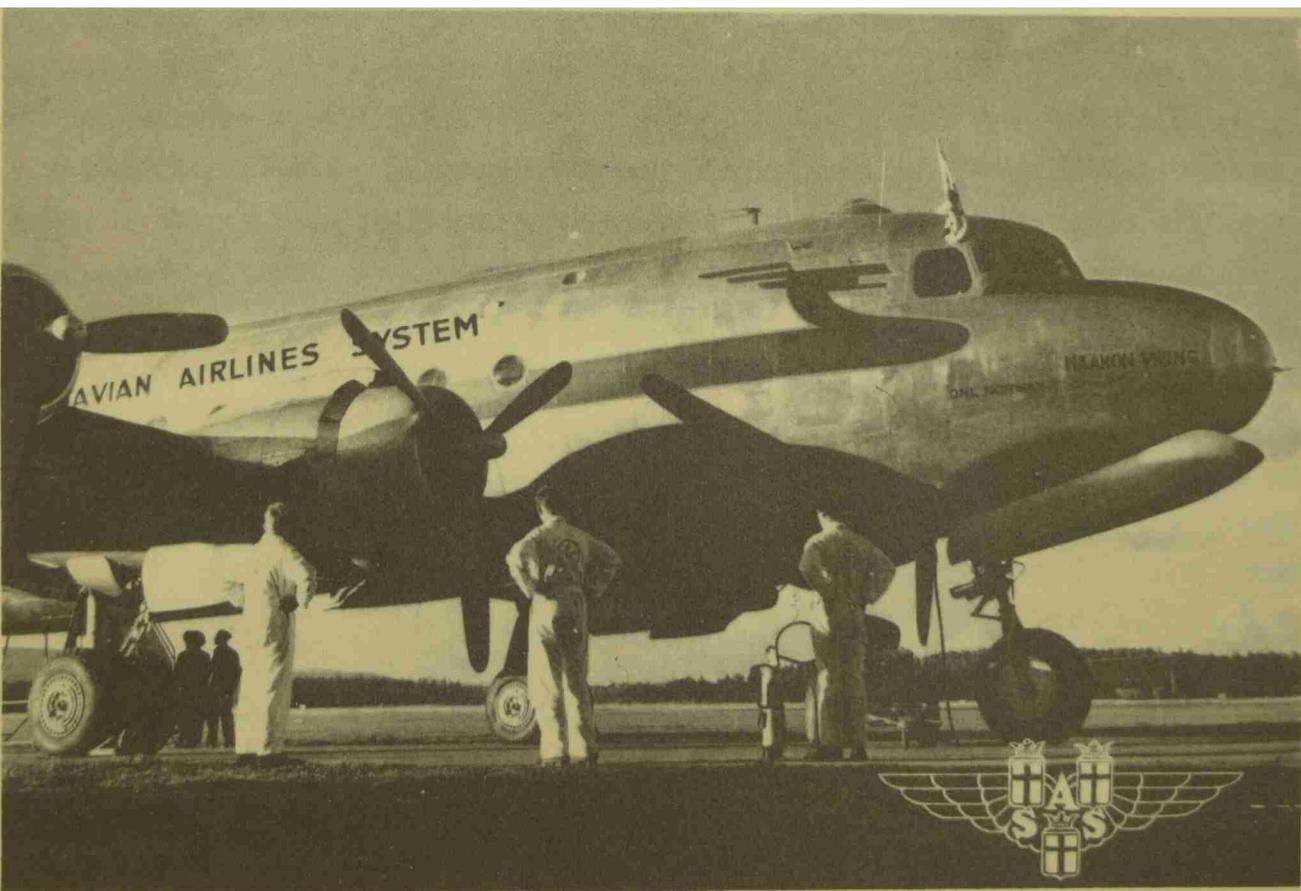


En pocas horas, volando por Cruzeiro do Sul, porteños y cariocas se visitan



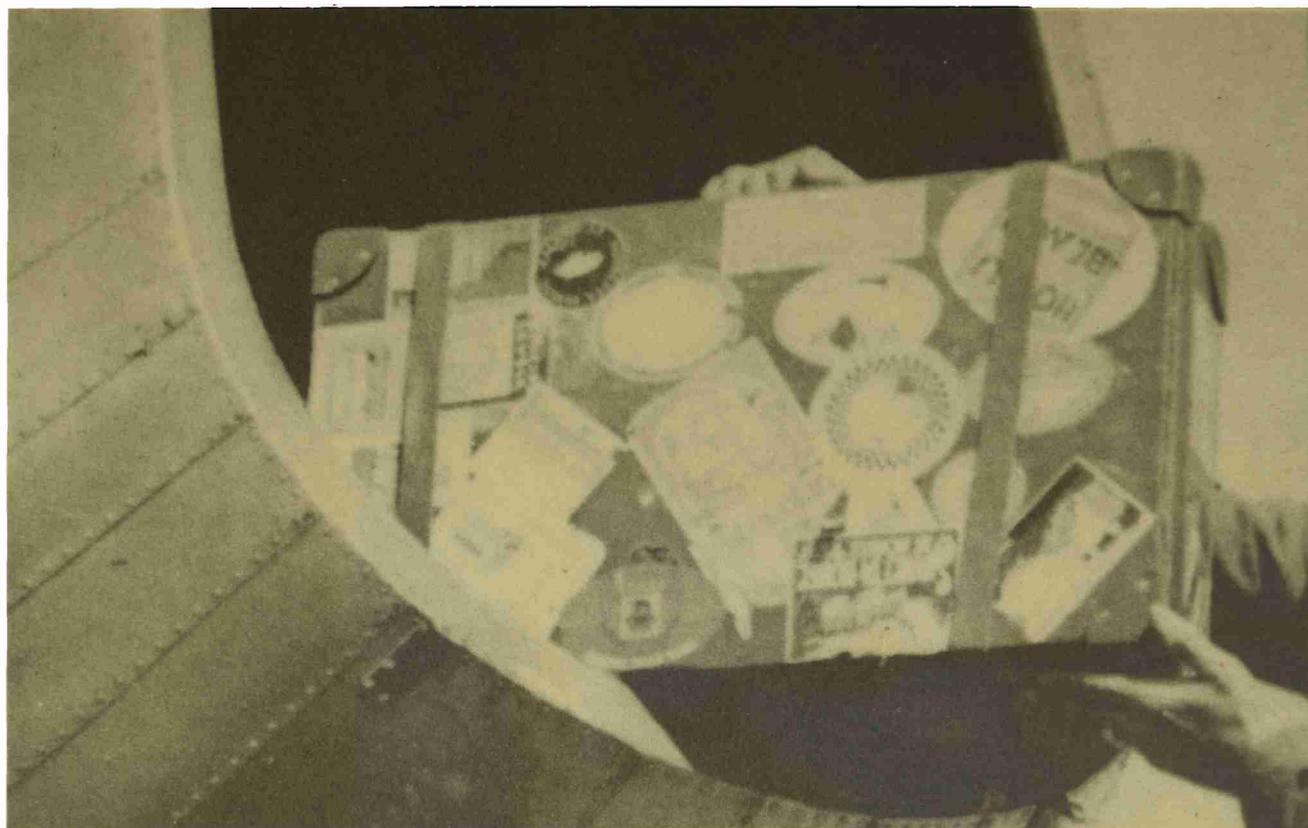


Trasponiendo los Andes, los bimotores de la L.A.N. de Chile, vuelan a Buenos Aires



S.A.S., reunión de alas Suecas, Noruegas y Dancesas, en las rutas del Sur

Esta valija, puede ser
de cualquiera de los
habituales pasajeros
de avión

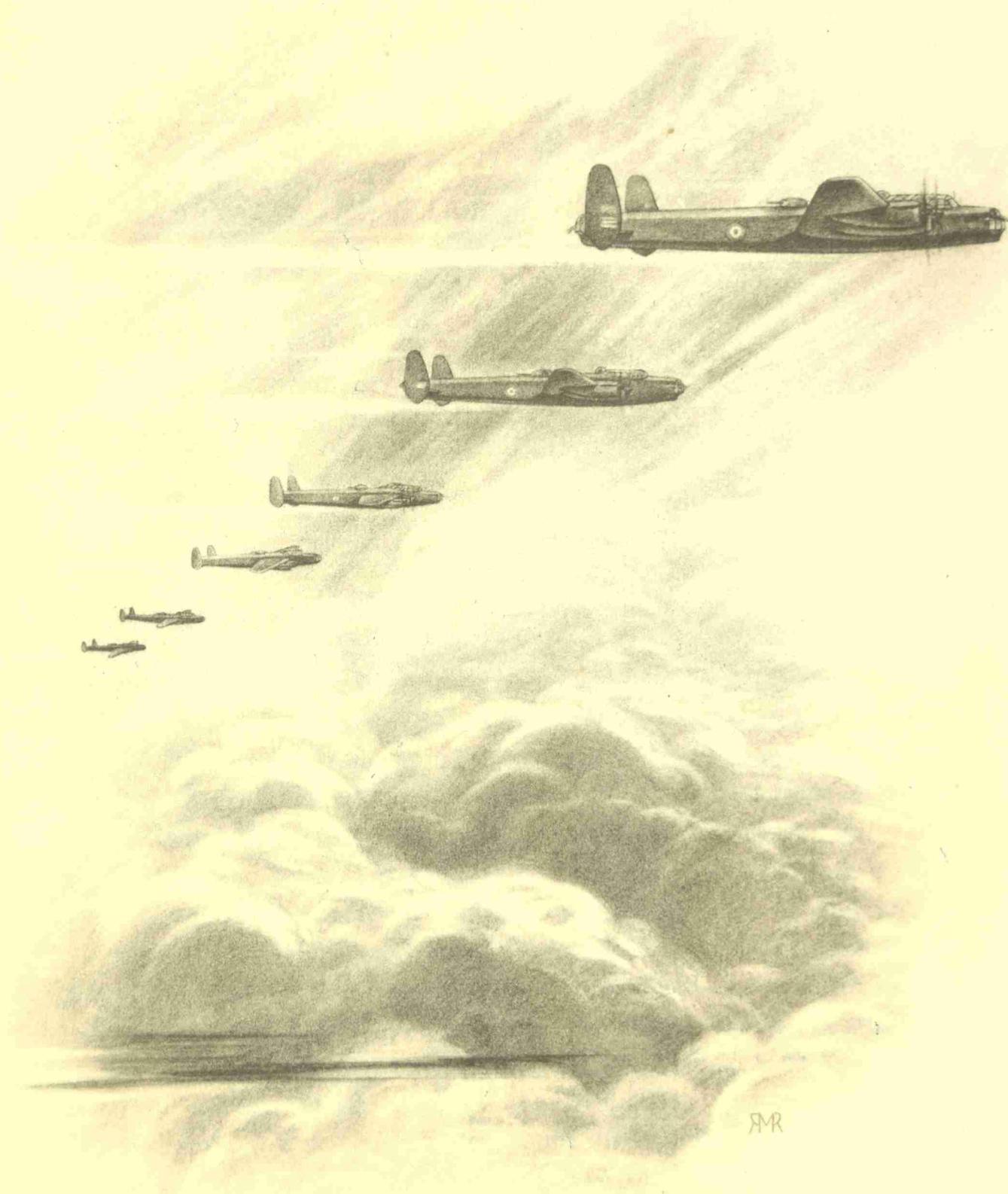


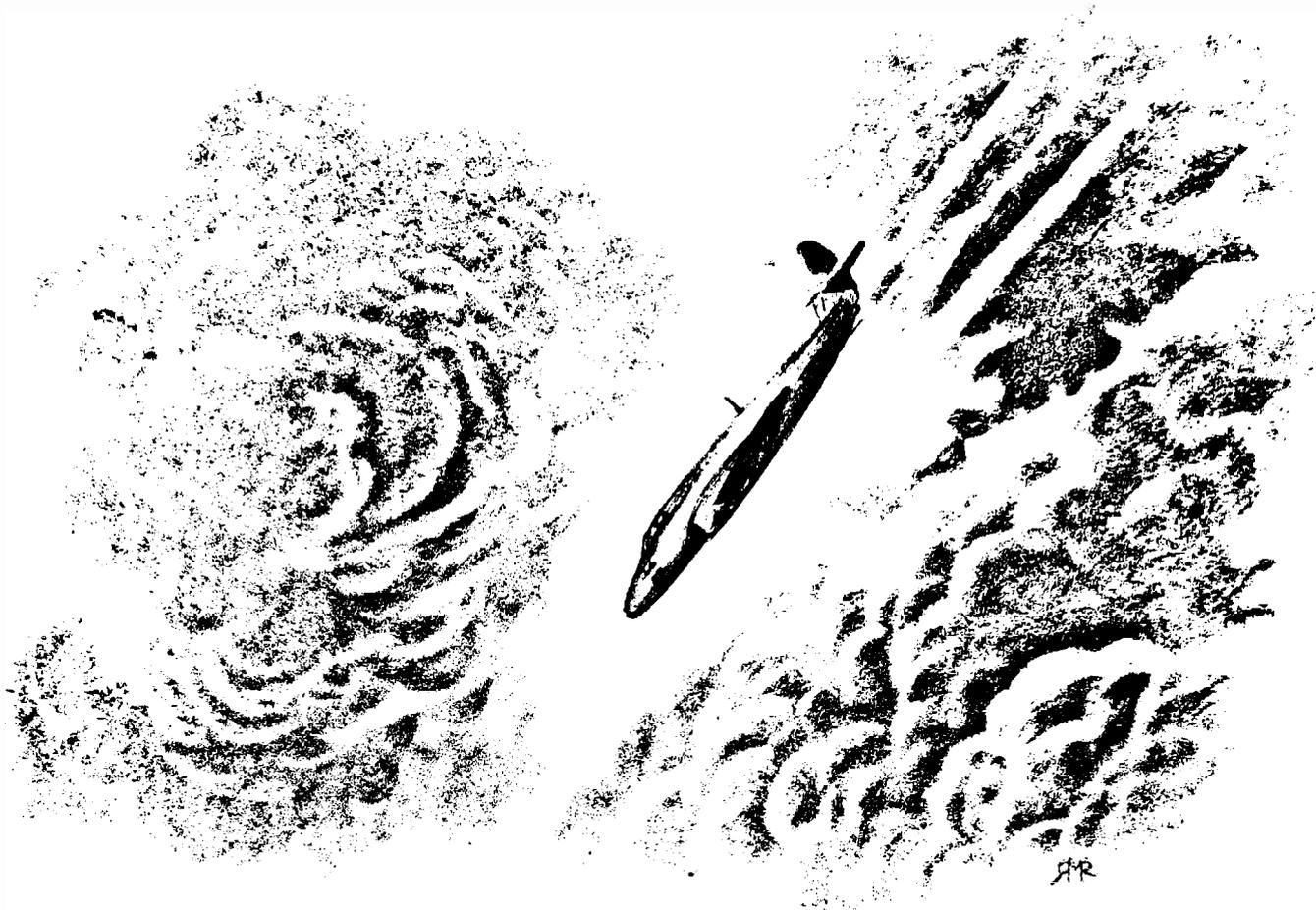
Cubierta por innumerables etiquetas, esta valija encierra la síntesis de la época. Ella ha recorrido, junto con su propietario, infinidad de países, ha sobrevolado mares, llanuras y montañas, ubicada en el compartimiento de equipajes de aviones de todo tipo. Sabe también de los más variados climas, costumbres y modalidades que imperan en el mundo y es el mejor testimonio de que el transporte por vía aérea constituye la mayor comodidad para el viajero, pues acorta las distancias y vence el tiempo como ningún vehículo.

Esa valija, en cuyos flancos de cuero aparecen sintetizadas en etiquetas de múltiples colores los itinerarios de casi todas las rutas aéreas del Mundo, refleja la inquietud de la época que vivimos: viajar cada vez más rápido, con comodidad mayor y también con seguridad creciente. Ya la distancia no cuenta como factor decisivo en las empresas humanas y el tiempo ha dejado de medirse en años, meses y días, para convertirse la hora en unidad de medida.

Como resultado de la acción de la Secretaría de Aeronáutica, en materia de vuelo comercial, nuestra Nación tiene ya, en la Flota Aérea Mercante Argentina, en las líneas Aéreas del Estado y en las Sociedades Mixtas de Aeronavegación Interna, los medios que hacen posible la realidad que hoy ofrece en la síntesis de sus etiquetas esta *valija viajera*.

PARA LA DEFENSA COMÚN





TRANSCURRIDOS apenas cuatro años desde su creación, la Fuerza Aérea Argentina, que constituye la más joven de las tres instituciones armadas que el país dispone, y a la cual corresponde la custodia de la soberanía y defensa del espacio aéreo que cubre su territorio y aguas jurisdiccionales, ha seguido una trayectoria ascendente, ratificando lo acertado de las previsiones que se tuvieron al organizarla bajo una estructuración autónoma, dentro del conjunto de la Defensa Nacional. Los progresos alcanzados por la Fuerza Aérea Argentina, traducidos en las mejoras y perfeccionamiento tanto del personal como del material, se lograron no sin grandes esfuerzos, sorteándose dificultades de todo género, como consecuencia de la situación anormal planteada por la última guerra, precisamente en momentos en que se operaba la transformación orgánica de la Aeronáutica, con la creación de la Secretaría de Estado que atiende sus actividades.

El factor material fué, quizá entre todos, el que afectó con mayor intensidad los propósitos que alentaba el Gobierno Nacional, de dotar al país con una organización aérea cuya eficiencia contemplara, antes que el aspecto cuantitativo, el cualitativo de la nueva fuerza.

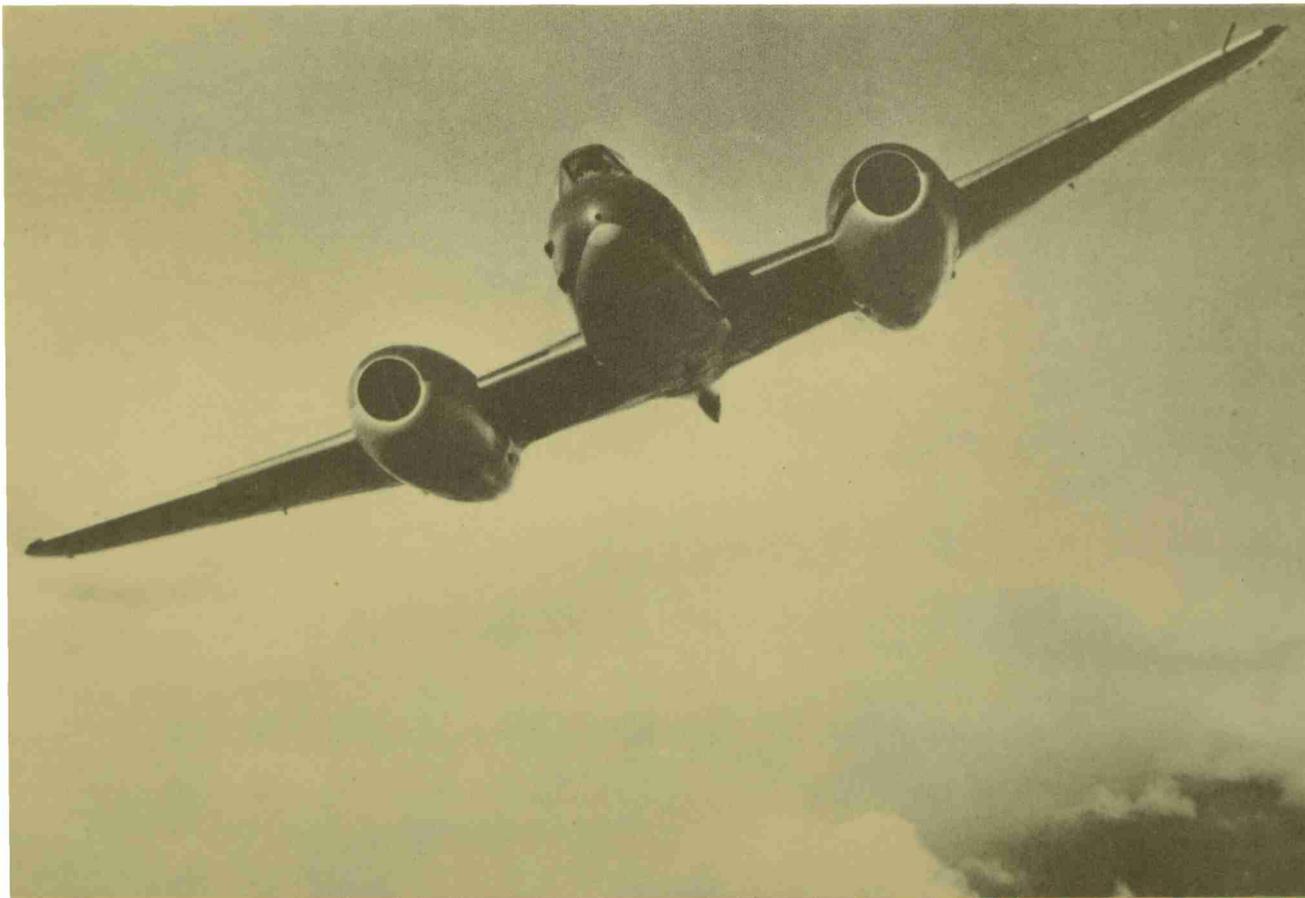
El epílogo de la Segunda Guerra Mundial puso término a esa situación, la que transitoriamente y durante la etapa final de la contienda fué subsanada echando mano de todos los recursos existentes en el país, demostrando con ello la capacidad creadora de los técnicos argentinos y las posibilidades insospechadas hasta entonces, que, dentro del panorama nacional, tenía reservadas la industria aeronáutica. Tal situación, que iba en detrimento no sólo de la defensa de la Nación sino que también restaba eficiencia a nuestra participación en la defensa continental, quedó solucionada.

Teniendo muy en cuenta que el mayor rendimiento se obtiene proporcionando los medios más eficientes para el normal desenvolvimiento de las tareas, apenas desaparecieron los factores adversos, una de las primeras preocupaciones fué el debido equipamiento de la Fuerza Aérea Argentina. Para ello, se están adquiriendo los aviones más modernos, destinados al uso militar, equipos y otros elementos imprescindibles. Esa política de adquisiciones se lleva a cabo tanto en el extranjero como dentro de las propias fronteras; y en este último aspecto, está en acción un plan de fomento de la industria privada, cuyos primeros resultados son notorios. Los lineamientos de la política seguida en lo tocante a Defensa Nacional por la Secretaría de Aeronáutica, están a la vista y pueden sintetizarse en el siguiente concepto: no escatimar medios para que la Fuerza Aérea Argentina, a cuyo cargo está confiada la custodia del cielo de la Patria, posea los mejores medios e instrumentos para cumplir su misión de contribuir a *proveer la Defensa Común*.



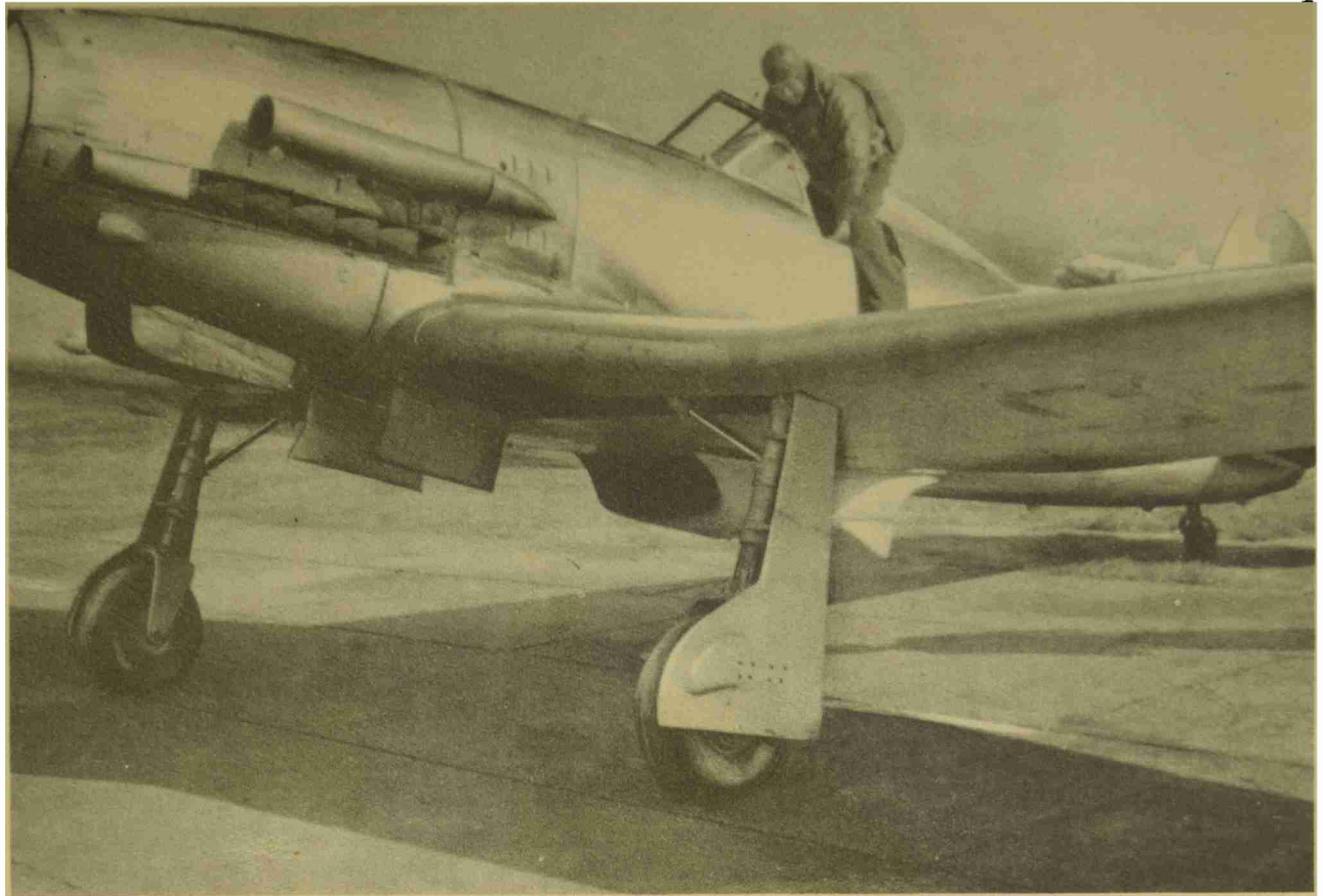


El "Pulqui", de propulsión a "chorro", de diseño y construcción nacionales

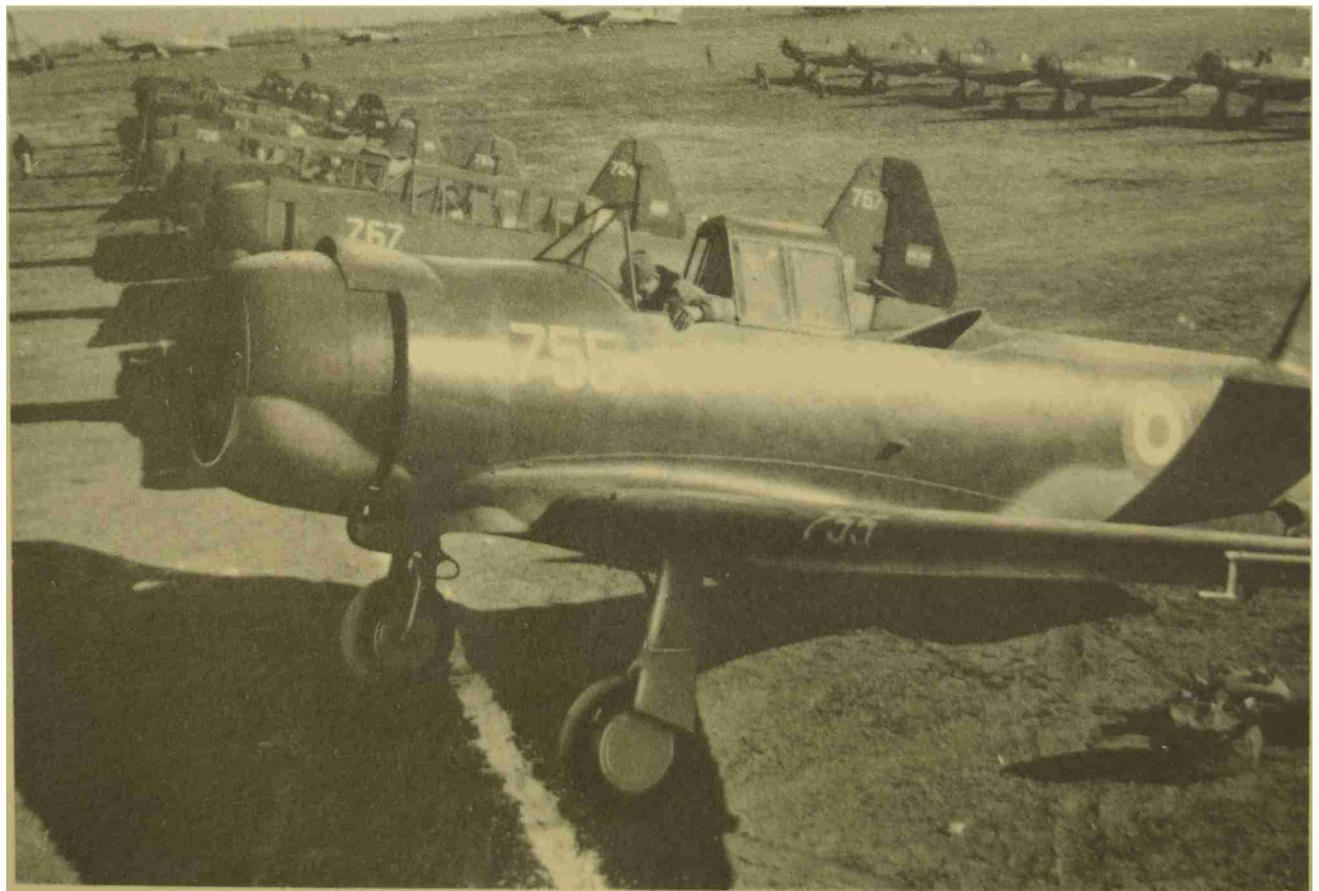


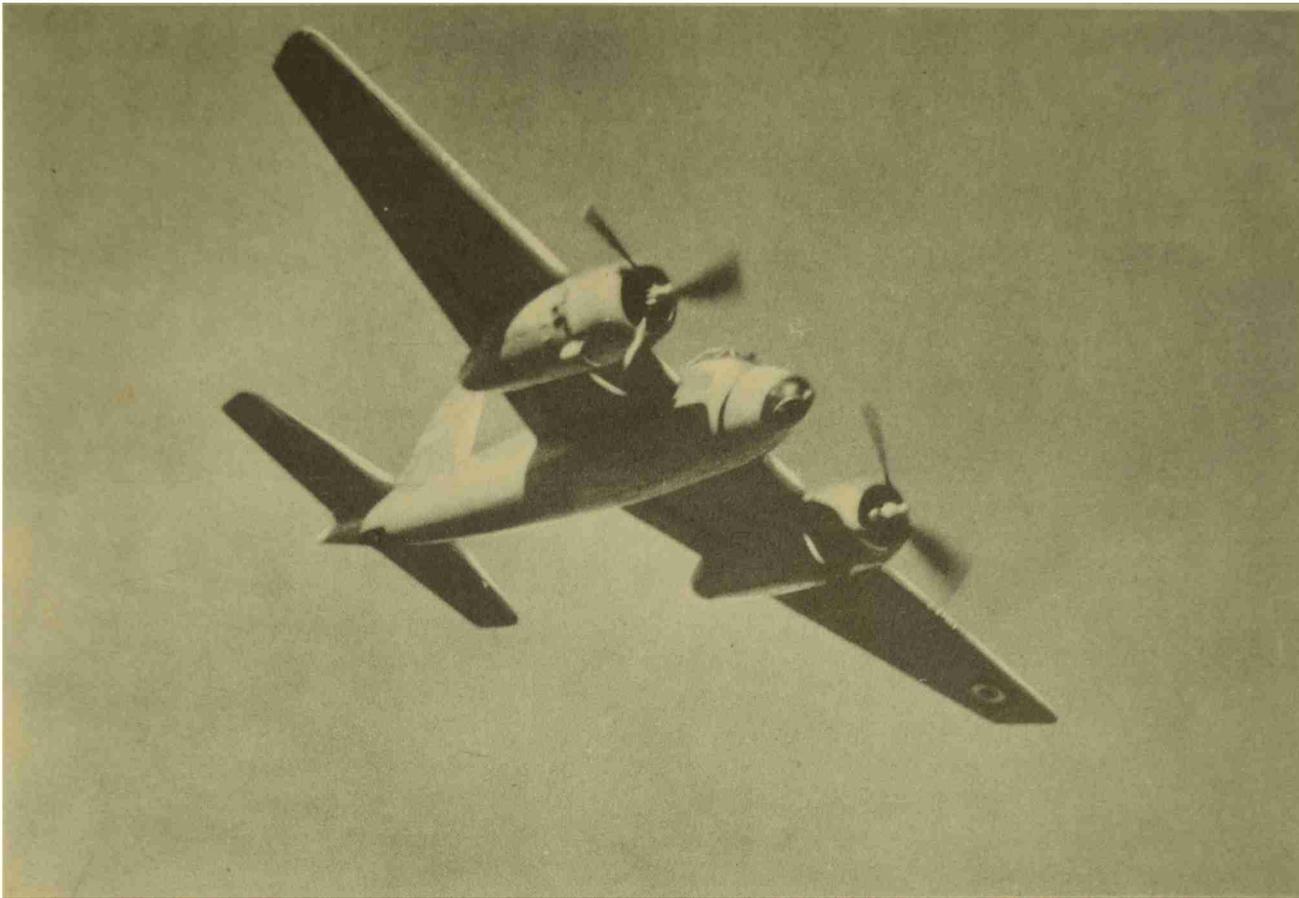
Los veloces Gloster "Meteor", de origen inglés, integran unidades de intercepción

Para el Comando de
Defensa, Fiat G-55
de Caza, fueron
adquiridos en Italia

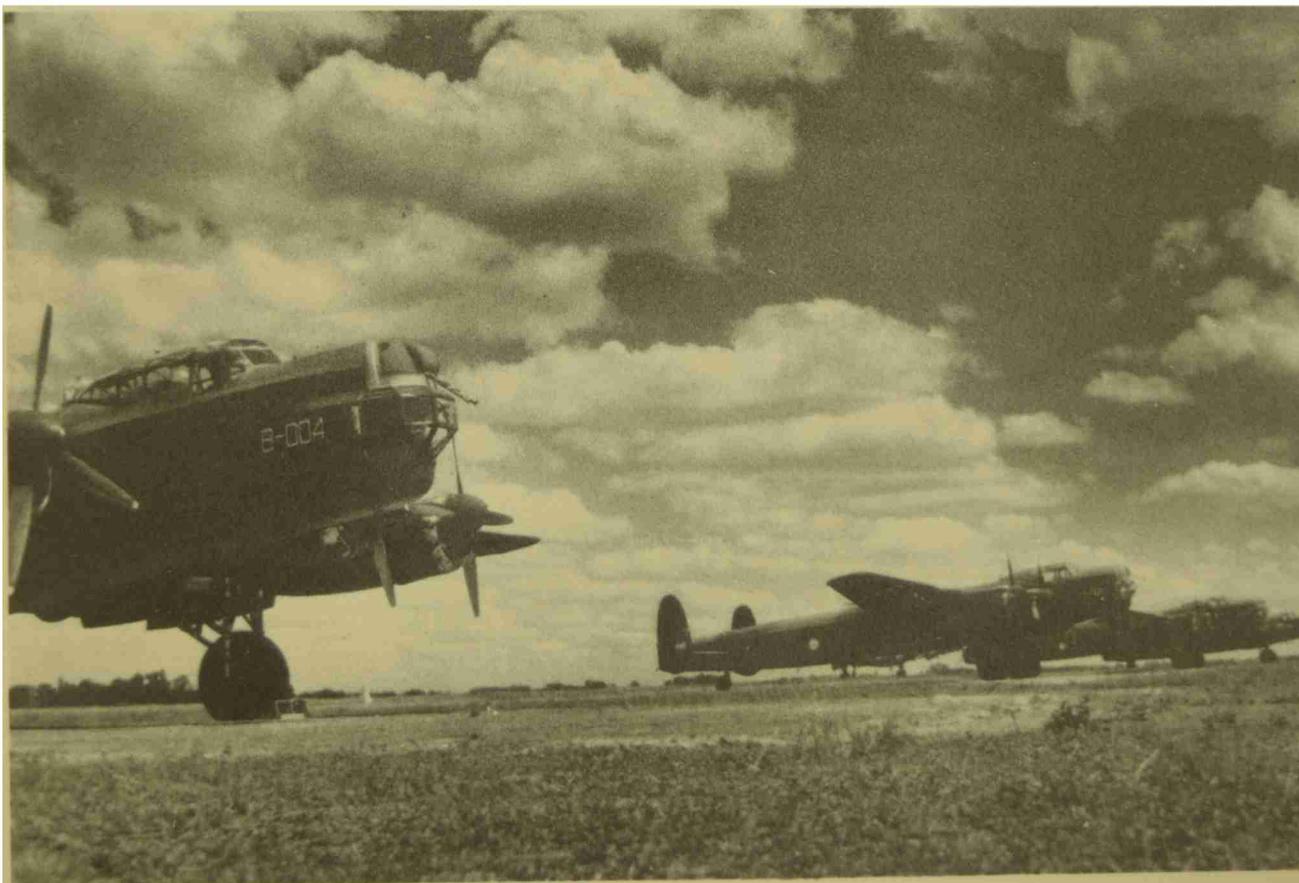


Exploración y reco-
nocimiento, son mi-
siones asignadas a los
aviones "DL-22"





El "Calquin", de construcción nacional, forma parte de unidades de ataque

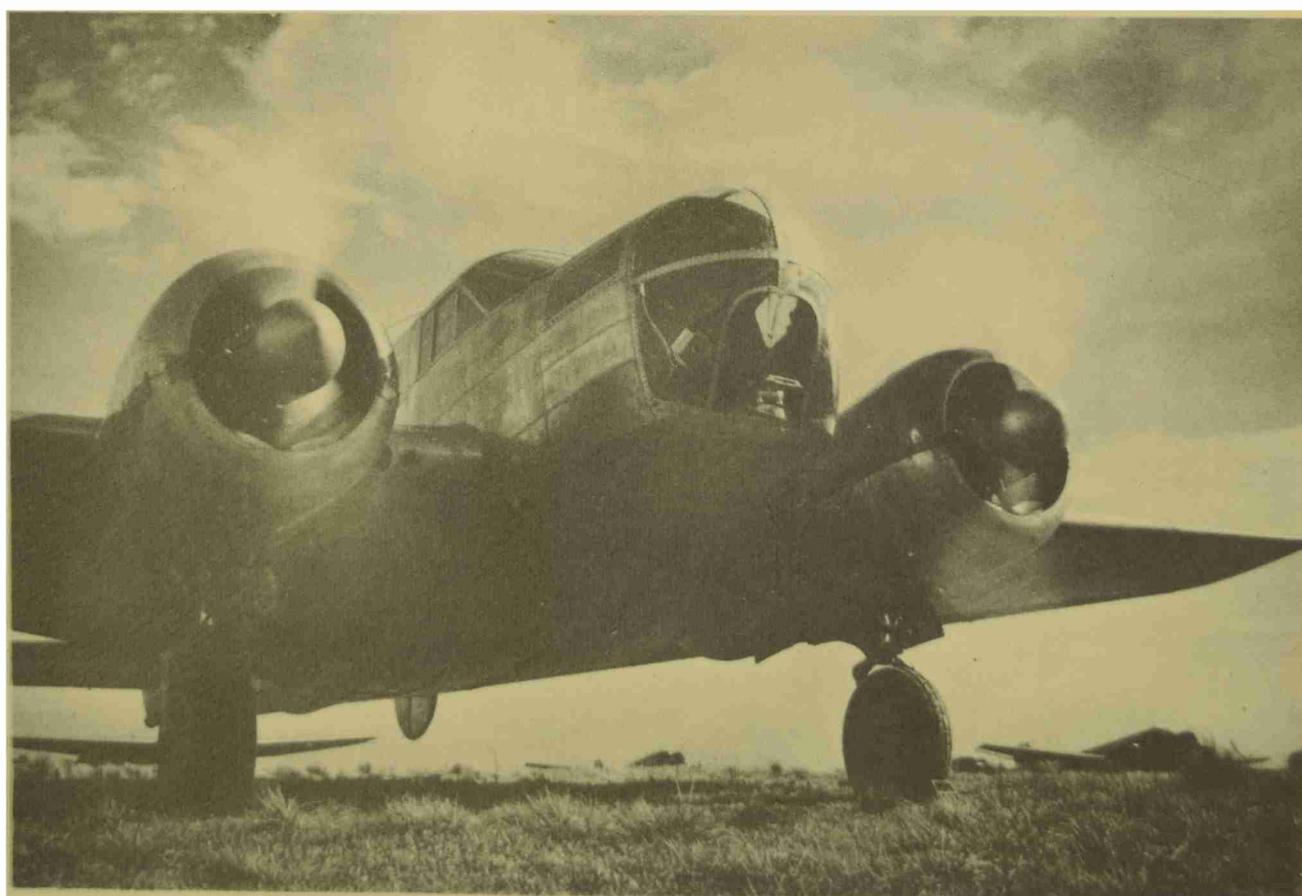


Poderosos Avro "Lincoln", de dotación regular en las unidades de bombardeo

Los Bristol 170, del Comando de Transporte, se emplean para cargas de volumen



Beechcraft bimotor, de empleo múltiple, para observación y entrenamiento





Gran capacidad de carga caracteriza a los Vickers "Viking" de Transporte Aéreo



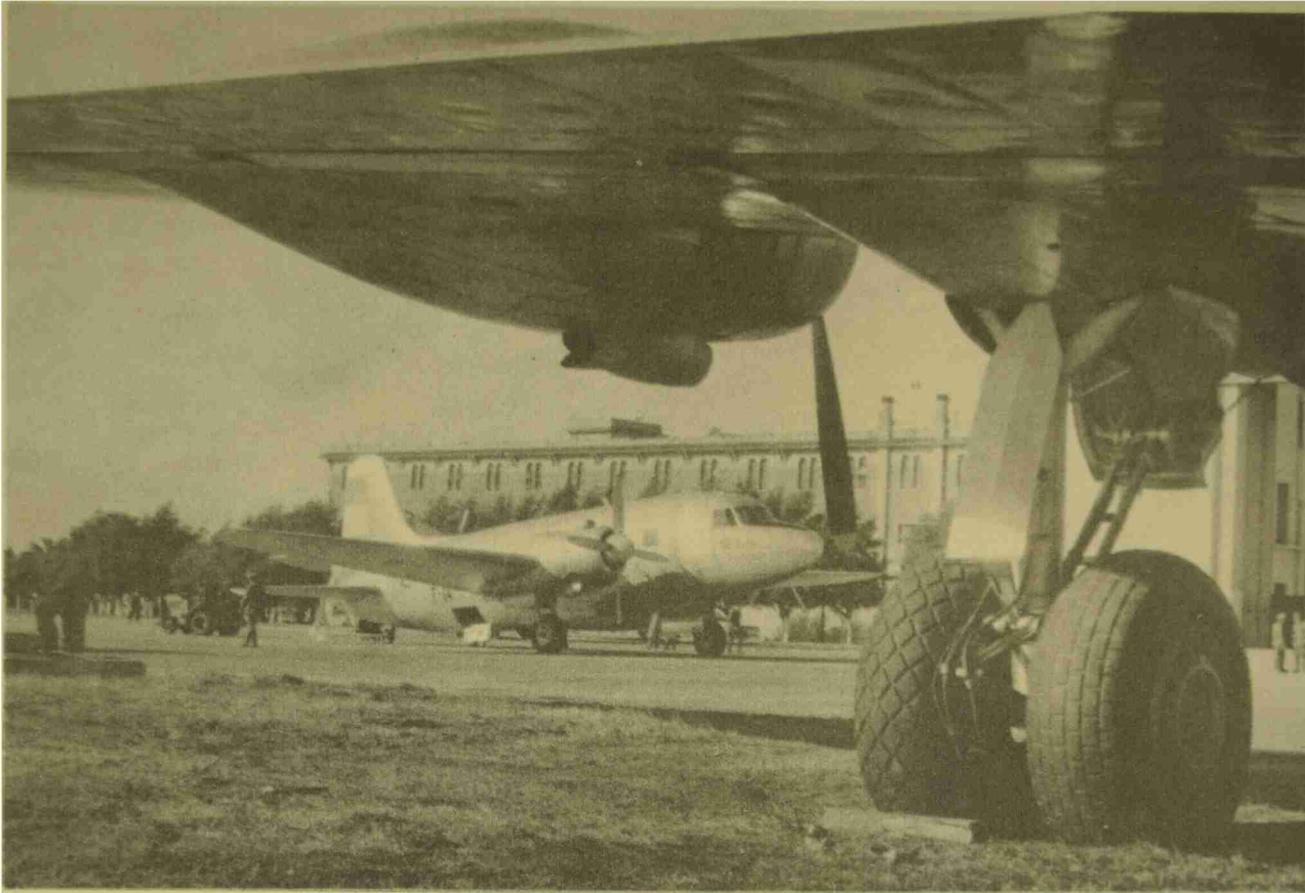
Para traslado de Comandos y autoridades, se emplean De Havilland "Dove"

Aviones del Coman-
do de Transporte,
empleados en una mi-
sión de conjunto



Una escuadrilla de
bimotores Vickers
"Viking", cruza el
cielo en formación

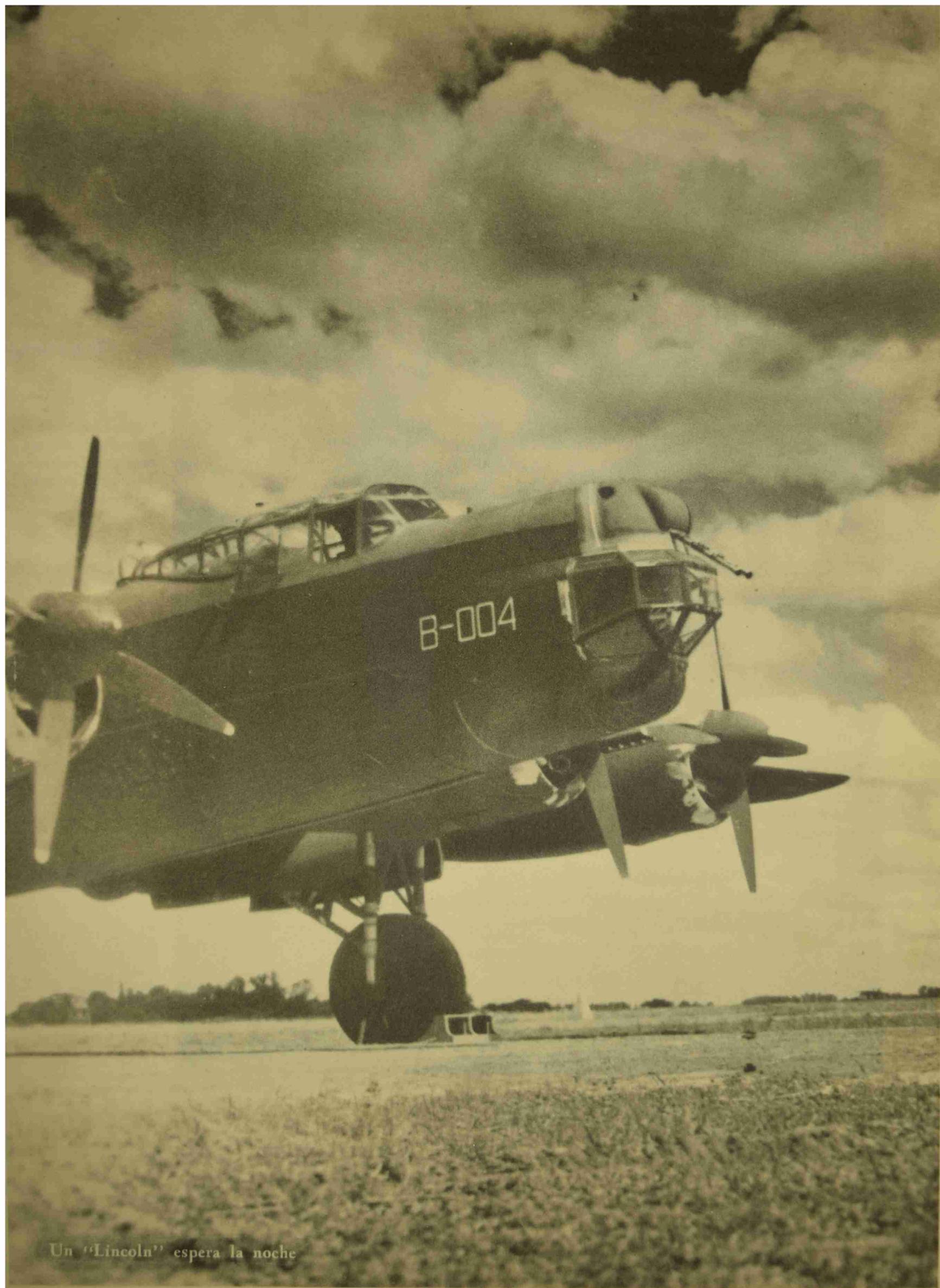




En su Base, un bimotor espera la inspección, antes de iniciar su próximo vuelo



Las misiones de envergadura son cumplidas por cuadrimotres Douglas DC-4



Un "Lincoln" espera la noche

COMPRAS Y PROVISIONES

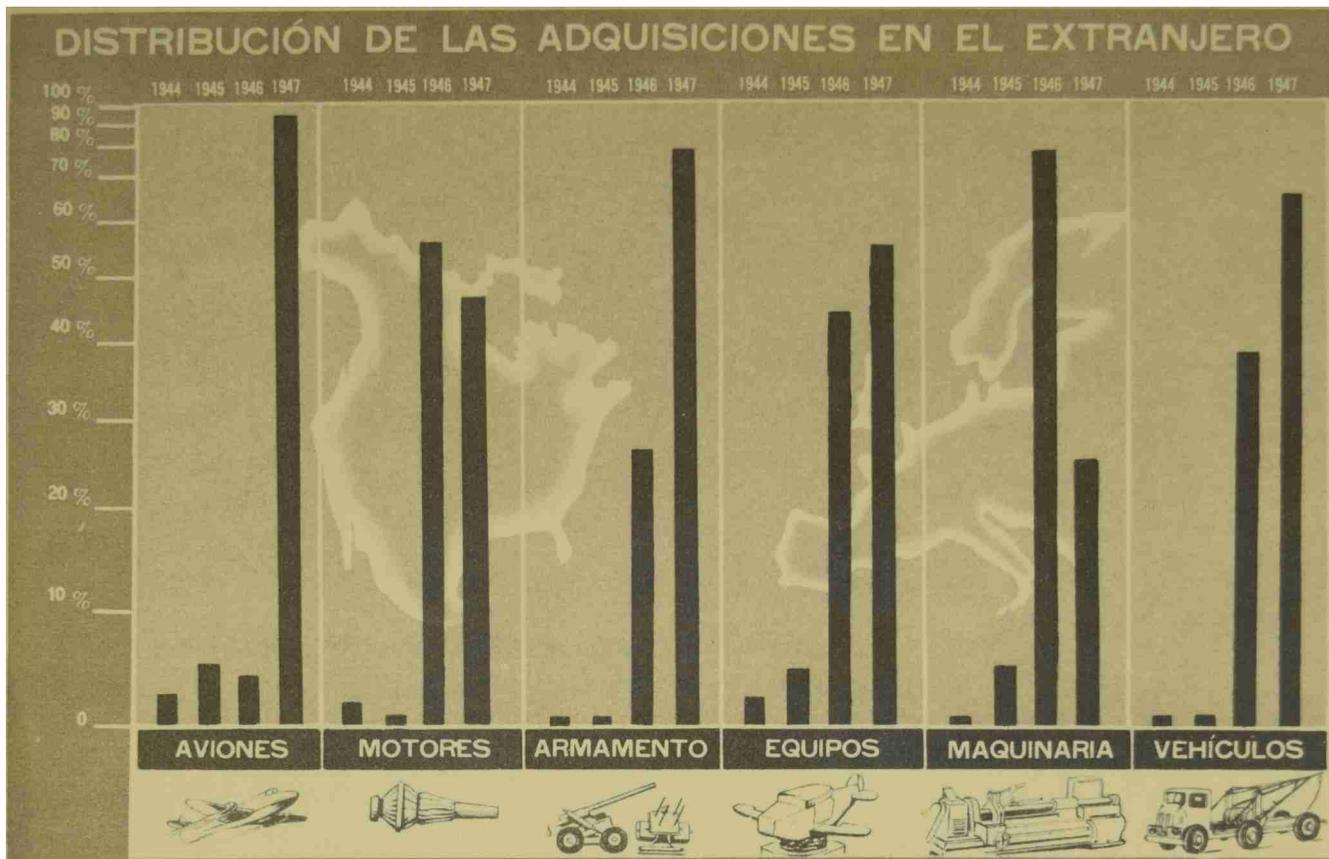


BASTECER y equipar la organización aeronáutica representa poner en acción un mecanismo complejo, cuyo perfecto y eficaz funcionamiento depende de innumerables detalles como así también de la necesaria coordinación entre ellos. En nuestro país, y como consecuencia de la estructuración autónoma que desde 1945 se acordó a la Aeronáutica, con la creación de la Secretaría, las adquisiciones revisten una importancia extraordinaria, pues merced a ellas la Fuerza Aérea Argentina y la Aeronáutica Civil pueden desplegar su labor, dentro de los límites asignados, con el máximo de eficiencia y seguridad.

La adquisición de aviones, equipos, armamento, vehículos, elementos de comunicaciones, maquinarias y herramientas, instrumental, etcétera, es misión de la Dirección General del Material, organismo que da cumplimiento a aquélla, mediante licitaciones, contratos y concursos de precios.

En los últimos años, el volumen alcanzado por esas tramitaciones, como asimismo las sumas invertidas en las adquisiciones, son índices reveladores no sólo de la labor desarrollada, sino también del incremento e importancia alcanzado. Sin embargo, precisamente cuando en la Argentina quedaba estructurada bajo nuevas formas de organización, la Aeronáutica debió sortear las dificultades que, para la modernización y mantenimiento de su material de vuelo y equipos, ofrecía el cierre de los mercados extranjeros.

Ello significó, empero, que se registrara un aumento en proporción inversa, de las adquisiciones en el país, ya que existía urgencia en la provisión de los materiales y elementos más indispensables para el mantenimiento de la actividad de

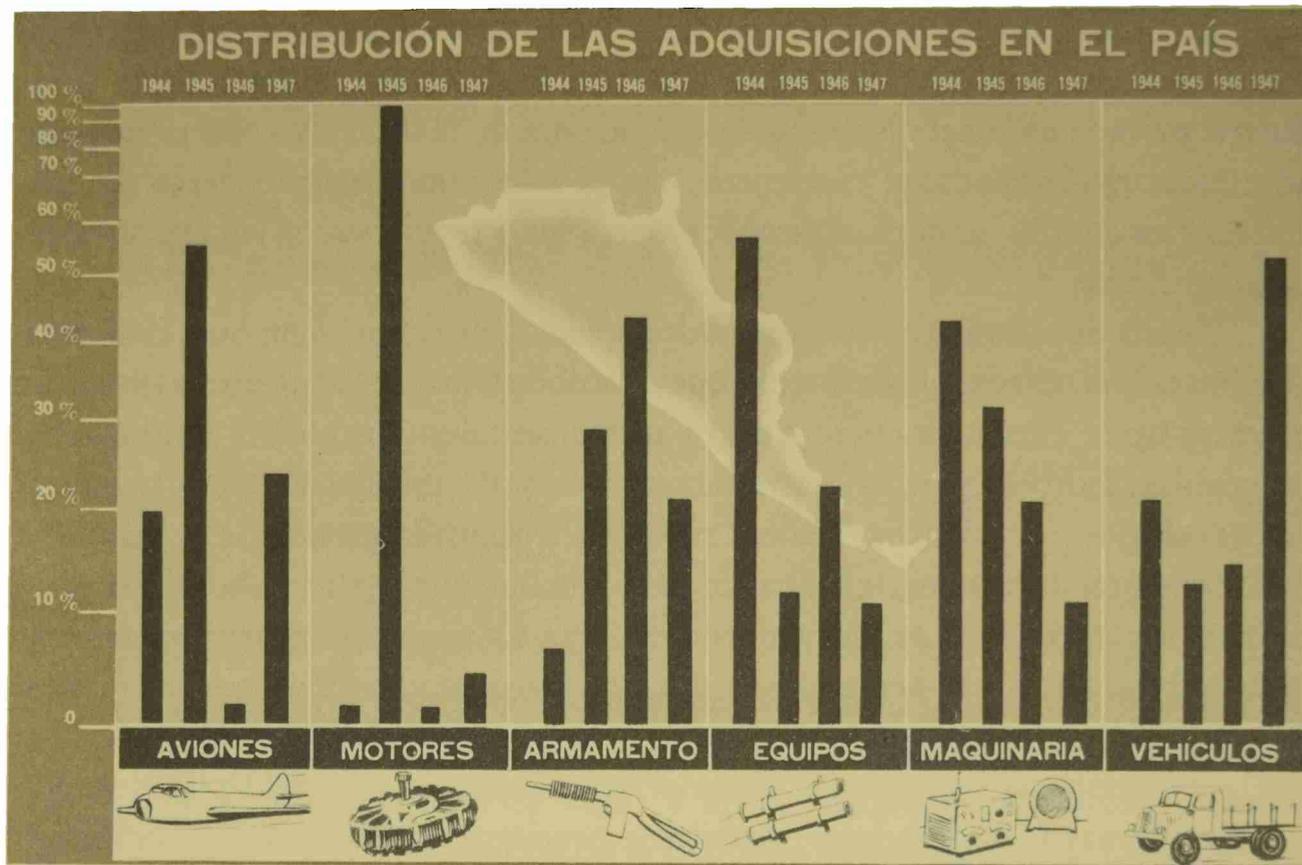


vuelo. Por otra parte, la carencia de importación originaba considerables dificultades, al reducir las posibilidades de que los elementos necesarios para el uso de la Aeronáutica fueran provistos por la industria privada local.

Todos estos obstáculos fueron superados, adoptándose medidas de emergencia, con lo cual se dió total cumplimiento al Plan de Adquisiciones, revelándose asimismo la capacidad de la industria nacional, para salvar la situación crítica que, en forma temporaria y hasta la reapertura de los mercados foráneos, gravitó en la actividad aérea del país. Asimismo, esa experiencia demostró que dentro de las propias fronteras argentinas existía ya la madurez técnica y mano de obra altamente capacitada, para producir elementos que hasta entonces eran adquiridos exclusivamente en el extranjero.

También, en el ya mencionado período crítico fué necesario recurrir al sistema de licitaciones privadas y compras directas, pues sólo así se lograban ofertas, por causa del sobrecargo de tareas de la industria privada, en particular la especializada, que fué absorbida casi íntegramente.

El comportamiento óptimo de la iniciativa particular permitió la solución de importantes problemas y con su colaboración fué posible independizarse singularmente del mercado extranjero, para el aprovisionamiento de diversos materiales.



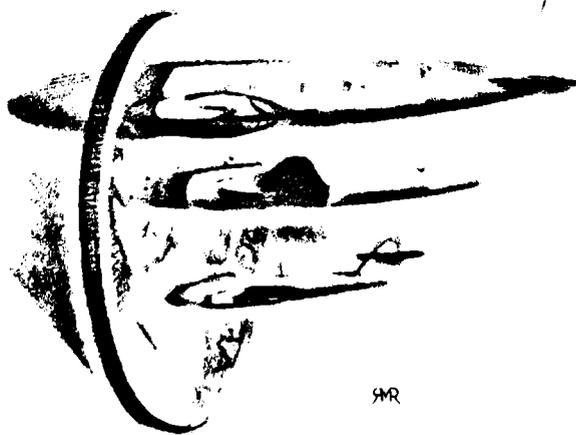
Prueba de la eficacia con que el aporte privado no sólo dió satisfacción a las exigencias impuestas por el estado de emergencia, sino que también abrió nuevas perspectivas a la industrialización del país, en el orden técnico, económico y social, es la nómina de los materiales fabricados en la Argentina, entre los cuales figuran, como de mayor importancia, por su gravitación en las actividades aéreas militares, especialmente, los siguientes:

Ametralladoras, proyectiles de guerra, bengalas de aterrizaje, bujías para motores, computadores de navegación, armamento portátil y liviano, cajas para instrumentos de aviación; equipos entrenadores de vuelo a ciegas; mecanismos de control para hélices de paso variable; cámaras y cubiertas para aeronaves, ruedas para avión; amortiguadores para tren de aterrizaje; máquinas y herramientas para taller, hornos industriales, equipos e instrumental para laboratorios de ensayos de materiales; repuesto de motores y aviones, en metal, madera y goma; planeadores, pinturas y barnices aeronáuticos, paracaídas, instrumental para estaciones meteorológicas; material de radiocomunicaciones, instrumental radioeléctrico, brújulas, instrumental de aeronavegación, grupos electrógenos, equipos para fotografía y laboratorios; carrocerías de vehículos técnicos; balanzas para pesar aviones, instrumental óptico para navegación y armamento, etcétera.

En cambio, en el extranjero se han efectuado adquisiciones de material de vuelo, motores, vehículos y equipos técnicos, que por sus características la industria privada nacional no estaba en condiciones de realizar. Así, las principales adquisiciones efectuadas al extranjero, tan pronto como desaparecieron las dificultades existentes, se normalizaron los mercados y regularizaron los transportes, comprendieron :

Chasis de automotores, automóviles y vehículos varios; ómnibus, camiones, camionetas, acoplados y semirremolques, motocicletas, helicópteros, aviones de diversos tipos, entrenadores de vuelo a instrumental y navegación astronómica, paracaídas, motores para avión, reflectores, equipos móviles de radiocomunicaciones, grupos electrógenos, madera para construcciones aeronáuticas, máquinas y herramientas de talleres, tela de seda para fabricación de paracaídas, herramientas para la construcción de planeadores, etcétera. Como parte importante del conjunto subordinado a la Secretaría, la función proveedora es desempeñada por el Cuartel Maestre General de Aeronáutica, gran repartición a la cual están subordinadas las Direcciones Generales del Material Aeronáutico y de Sanidad y la Dirección de Intendencia. Cada uno de los organismos mencionados se dedica a una determinada misión específica, cuyos alcances varían según sean las características del material y equipos que deben proveer para llenar una exigencia prefijada.

Como uno y otros se utilizan directa o indirectamente para el vuelo, en su debida oportunidad fué imprescindible centralizar, en su correspondiente rubro, las tareas de *compras y provisiones*.



MATERIAL AERONÁUTICO



RANDE fué el campo que, desde un comienzo abarcó la Dirección General del Material Aeronáutico para cumplir la misión que le fuera asignada: proveer y abastecer los elementos de vuelo y afines, necesarios al normal desenvolvimiento de las actividades aéreas en el país. Desde el principio, dicha Dirección compartió con el Instituto Aerotécnico la responsabilidad de dotar a la Aeronáutica, en todas sus ramas, de los medios que en el cuadro de la Defensa Nacional facilitarían a la Fuerza Aérea Argentina la atención de sus obligaciones específicas; mientras que en el orden civil proporcionó, asimismo, los medios materiales para que las actividades de ese género, estimuladas y perfeccionadas, contribuyeran al progreso general de la República.

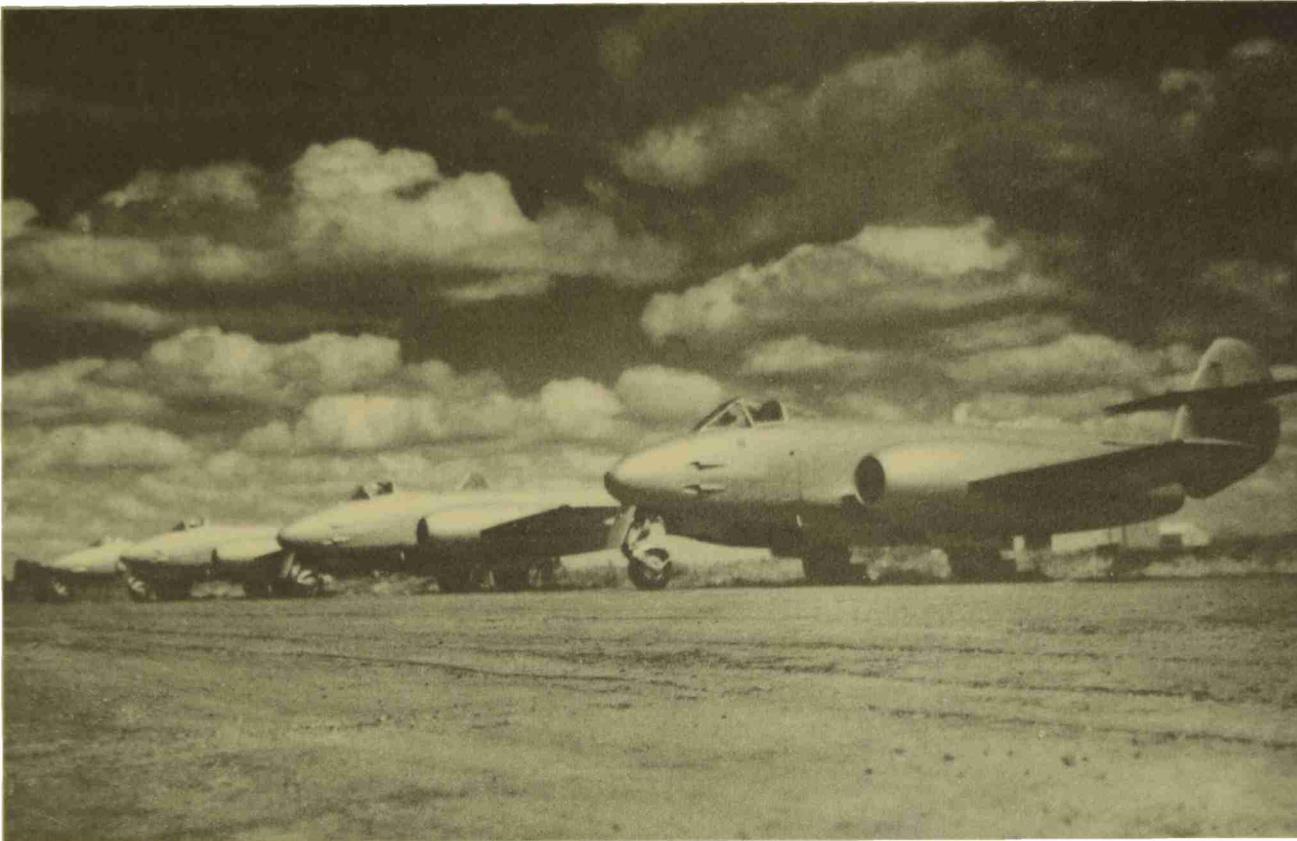
La responsabilidad recaída sobre la Dirección General del Material Aeronáutico, exigió desde el primer momento una íntima coordinación de tareas con otras reparticiones de la Secretaría de Aeronáutica –Fuerza Aérea Argentina, Instituto Aerotécnico, Direcciones Generales de Infraestructura, Estadística, Administrativa y de Aeronáutica Civil, etcétera–, además de actuar estrechamente ligada a diversos Ministerios y Secretarías de Estado, organizaciones autárquicas e industria privada, en razón de la complejidad de sus funciones y del vasto campo en que desarrolla sus actividades. Esas obligaciones fueron afrontadas por la Dirección General del Material respaldada en la experiencia que le daba la circunstancia de haber sido generatriz de la actual industria aeronáutica argentina. En efecto, de ella surgió la ex Fábrica Militar de Aviones y el actual Instituto Aerotécnico, constituyendo igualmente uno de los pilares sobre los

Motores potentes y de gran rendimiento, son la base segura de buenas performances



cuales se estructuró, con la autonomía que hoy la distingue, la Secretaría de Aeronáutica. Así se tiene, a modo de ejemplo, que la Dirección General del Material provee aviones, motores, repuestos, equipos militares de a bordo, de armamento, de fotografía; material radioeléctrico de comunicaciones, maquinarias para las necesidades de la infraestructura aeronáutica; medios mecánicos y eléctricos para las ayudas terrestres, herramientas y máquinas-herramientas para la industria correspondiente; implementos para el balizamiento y señalización de rutas, aeródromos u obstáculos; vehículos técnicos y comunes, equipos de hangares, elementos contra incendios; dispositivos para almacenamiento y provisión de combustible y lubricante; paracaídas, instrumental de a bordo y terrestre; elementos de precisión, instalaciones de telecomunicaciones, armamento para la defensa antiaérea, instrumental óptico, etcétera.

El material de vuelo y todos los implementos requeridos por la Fuerza Aérea Argentina y la Aeronáutica Civil provistos por la Dirección General del Material, proceden de tres fuentes de abastecimiento, a saber: Instituto Aerotécnico, como organismo representativo de la industria aeronáutica oficial; la industria privada nacional; y por último, el extranjero, para lo cual funcionan las Comisiones de Adquisiciones Aeronáuticas en Europa y en los Estados Unidos

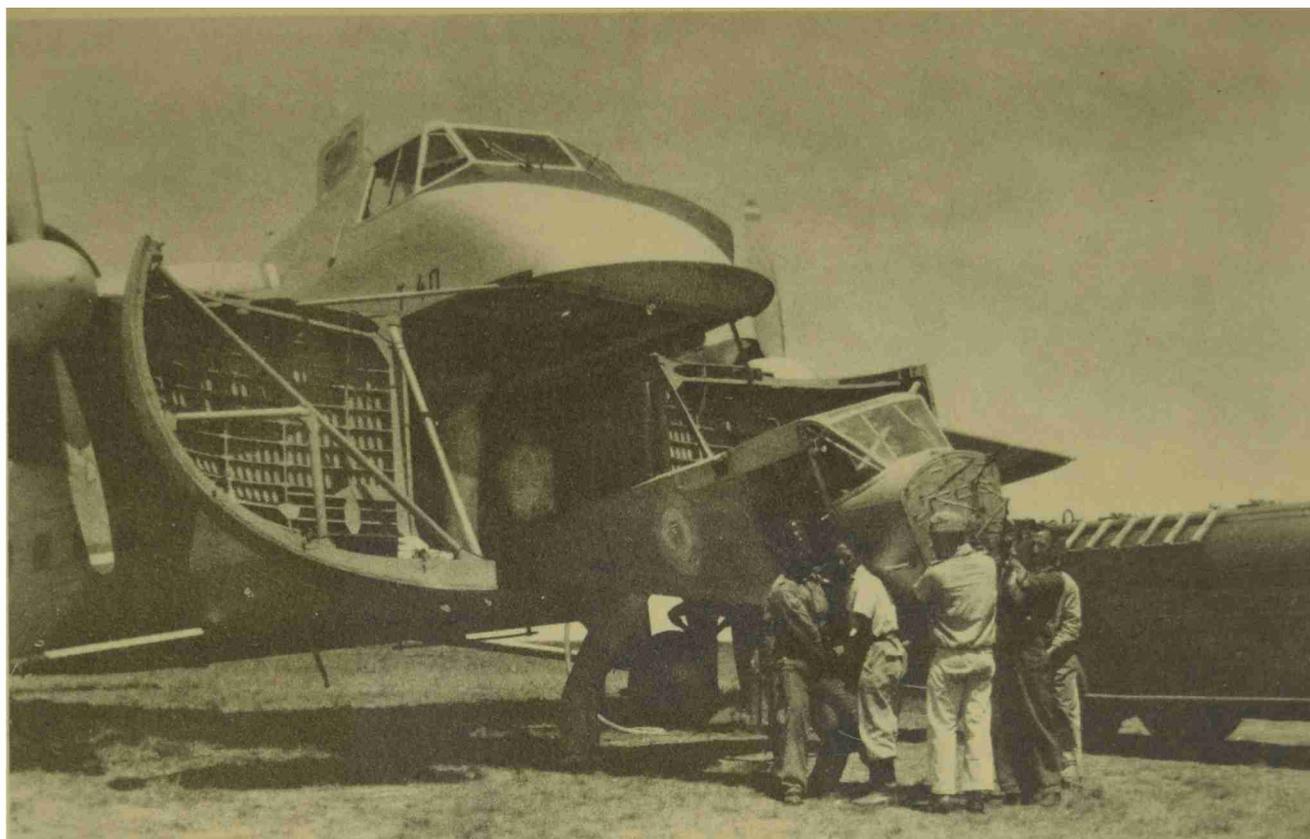


Los Gloster "Meteor", exponentes de la calidad que exige la Fuerza Aérea

de América del Norte y Canadá, respectivamente. Cualquiera sea la fuente que provea el material, se satisfacen las exigencias que, de acuerdo a sus necesidades en particular, plantean los organismos interesados. Análogo procedimiento se observa en los demás rubros comprendidos dentro de su misión proveedora. Por otra parte, una constante experimentación y observación, permiten deducir las características de cada elemento adaptado a las propias necesidades, y contar con los recursos de información que facilitan su ulterior perfeccionamiento.

En lo interno, la Dirección General del Material ha tenido activa participación en los esfuerzos que —el Comando en Jefe de Aeronáutica primero, y posteriormente la Secretaría de Aeronáutica— dedicaron al fortalecimiento de la industria aérea nacional. Para ello habilitó los establecimientos privados, asegurándose la provisión de materiales que reunían las exigencias técnicas previstas, verificándolas con los organismos de control propios, sin contar la adopción de medidas de coordinación del abastecimiento de las materias primas esenciales. Índice elocuente del aporte de la iniciativa particular, adaptada de inmediato al esfuerzo que se le reclamó, es el número de establecimientos dedicados a las construcciones aeronáuticas, la cantidad de personal empleado en los mismos y las órdenes de compra y contratos adjudicados en el país, en los últimos cuatro años.

Para su traslado a destino, este monomotor emplea las bordas de un Bristol



La extensión de las redes radioeléctricas aeronáuticas, mediante la adquisición de la totalidad de equipos e instalaciones particulares, dió como resultado:

Iniciación de los servicios internacionales para Aeronáutica; instalación en tierra y avión de equipos de comunicaciones de muy altas frecuencias; habilitación de radiofaros no direccionales, que cubren todas las rutas nacionales; extensión de la radiotelefonía al servicio entre tierra y avión sobre rutas aéreas; incorporación del servicio de teletipos, por línea y radio; instalación del sistema de radiotelegrafía ultrarrápida; habilitación, con carácter experimental, de un circuito de transmisión de facsímiles; instalación de aparatos especiales grabadores de sonido en las Torres de Control de Tránsito Aéreo; incorporación de instrumentos modernos para aterrizaje con mala visibilidad; e instalación y experimentación de equipos localizadores "R. A. D. A. R."

El total previsto en el Plan Quinquenal, incluye 1.228 equipos transmisores y 157 estaciones radioeléctricas.

La permanente expansión de la Aeronáutica impuso también, desde el momento de su nueva estructuración, la necesidad de contar con los medios de movilidad terrestres, proveyéndose los vehículos y automotores de todo tipo requerido por cada una de las ramas, para su completo funcionamiento.

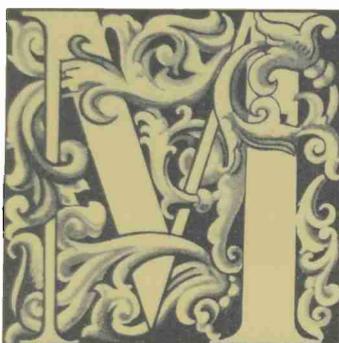
En el transcurso del año 1947 y, por primera vez en la República Argentina, se efectuó el traslado por vía aérea de todos los implementos correspondientes a talleres de dos unidades de la Aviación Militar, utilizándose para movilizar dichos elementos hasta sus nuevas bases, situadas a 700 y 1.000 kilómetros de distancia, aviones de transporte del Comando correspondiente.

Mientras los Talleres Regionales y los establecimientos privados se ocupan de la reparación y revisión del material y equipos de vuelo, recuperándolos para un mayor rendimiento y tiempo de servicio, la Dirección General del Material ha incluido en su programa de actividades la solución de otros problemas relativos al abastecimiento, y que están directamente vinculados a la reactivación industrial del país, propugnada por el Superior Gobierno de la Nación.

En tal sentido y encuadradas dentro del plan general, se realizarán las gestiones necesarias, encaminadas a la solución de cuestiones tales como: la dotación de personal técnico, intensificando su especialización dentro de la enseñanza primaria, secundaria, técnica y universitaria; -la disposición de mano de obra con el arribo de inmigración calificada; -el abastecimiento de materias primas esenciales, intensificando la producción siderúrgica, y las relativas al caucho, a la seda, a los combustibles y lubricantes y a los plásticos y materiales sintéticos de construcción; -la provisión de maderas, mediante la explotación racional de los bosques; -y el mejoramiento de las intercomunicaciones. Todos estos son problemas que atiende la rama encargada del *Material Aeronáutico*.



MONTAJE, REPARACIONES Y MANTENIMIENTO



La función fundamental de los Talleres Regionales y de los Talleres de Base Aérea, es el montaje, reparación y revisión del material de vuelo utilizado tanto por la Fuerza Aérea Argentina como por la Aeronáutica Civil, si bien se ha previsto, en este último aspecto, derivar ese género de actividades hacia la industria privada, ya que por su elevado índice de preparación y capacidad de producción, se encuentra en condiciones de satisfacer los requerimientos que se planteen para la conservación y mantenimiento de los aviones civiles privados o de propiedad del Estado, afectados principalmente a la formación de pilotos.

Las previsiones contenidas en el Plan de Gobierno y el análisis de la labor cumplida hasta el presente por los Talleres, permite extraer observaciones de positivo interés, las que se traducen en diversas medidas que procuran, en forma progresiva, la movilización del máximo esfuerzo.

Prácticamente ya ha comenzado, en el transcurso del año 1947, la adopción de providencias encaminadas a la expansión de los dos talleres regionales existentes —Quilmes y Río Cuarto—, además de la instalación y renovación del equipo en los que funcionan dentro de las guarniciones y bases aéreas, incorporados estos últimos a la jurisdicción de la Dirección General del Material Aeronáutico, en procura de mayor rendimiento.

En Quilmes y Río Cuarto está poniéndose término al completamiento de los Talleres Regionales que allí funcionan, a los cuales están subordinadas también las Escuelas de Aprendices, para la formación técnica del personal especializado, que a la finalización de sus cursos serán absorbidos por los respectivos talleres.

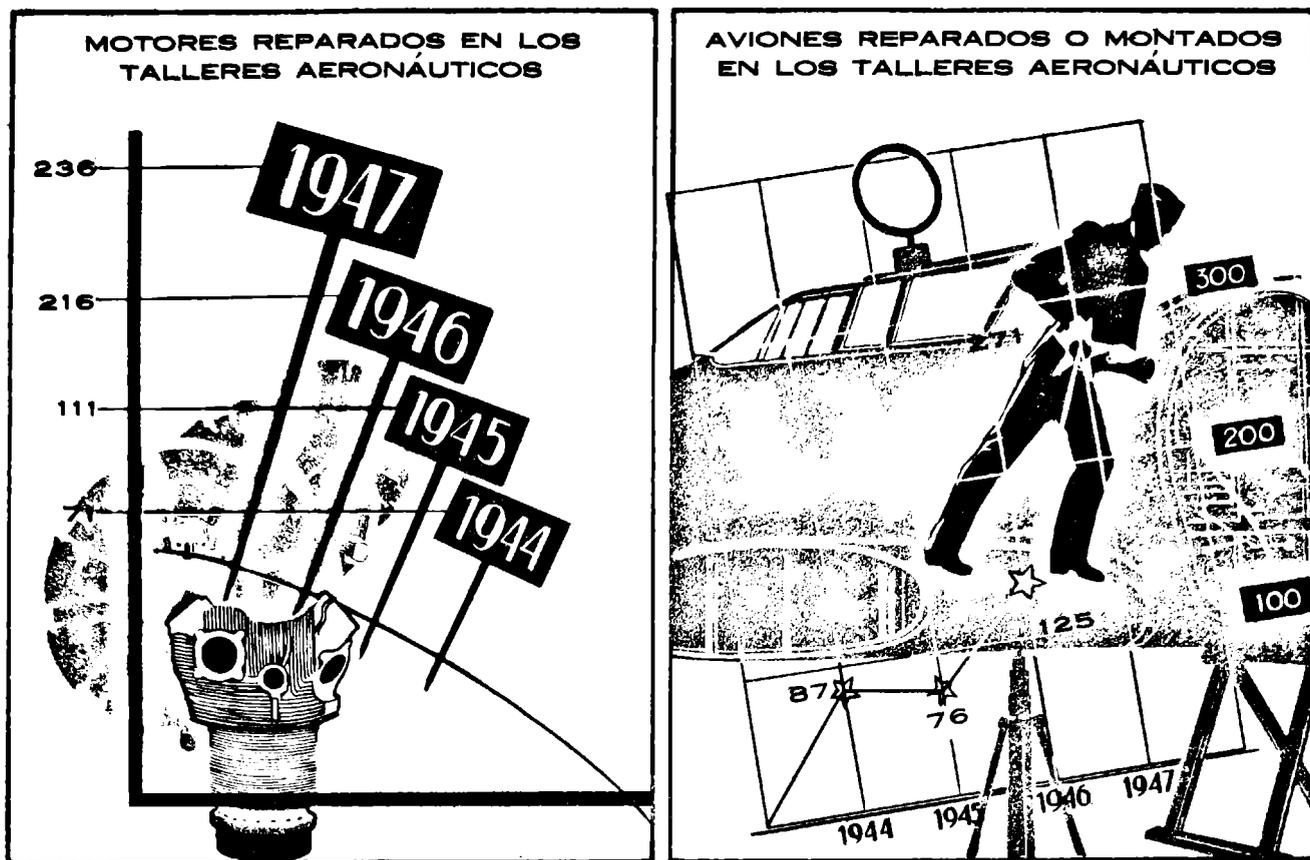


En cuanto a la dotación de cada Taller Regional o Taller de Base Aérea, las más modernas maquinarias e instrumental se están incorporando, en beneficio de su eficiencia y rendimiento, y en procura de aumentar el número de aviones en servicio. No se escatiman esfuerzos en el afán de lograr que el costoso material de vuelo rinda en la mayor escala posible.

El impulso que ha de darse a toda la Aeronáutica como consecuencia del Plan de Gobierno, impone su correlativa ampliación, y para el año 1950 quedará completada la habilitación de uno más, en Comodoro Rivadavia.

En lo referente al mantenimiento y conservación de los aviones civiles al servicio del Estado, sin perjuicio de la cooperación que preste la industria privada, la Dirección General de Aeronáutica Civil ha previsto la instalación de cinco Talleres de Mantenimiento, ubicados en las ciudades donde funcionen los Centros de Instrucción Básica y Avanzada; es decir, en Buenos Aires, Santa Fe, Tucumán, Neuquén y San Luis.

La debida apreciación de las tareas cumplidas por los talleres dependientes de la Dirección General del Material Aeronáutico, surge de la labor realizada por cada uno de ellos, y por el conjunto; labor que también ha tenido como consecuencia inmediata y beneficiosa, la formación de verdaderos centros de artesa-

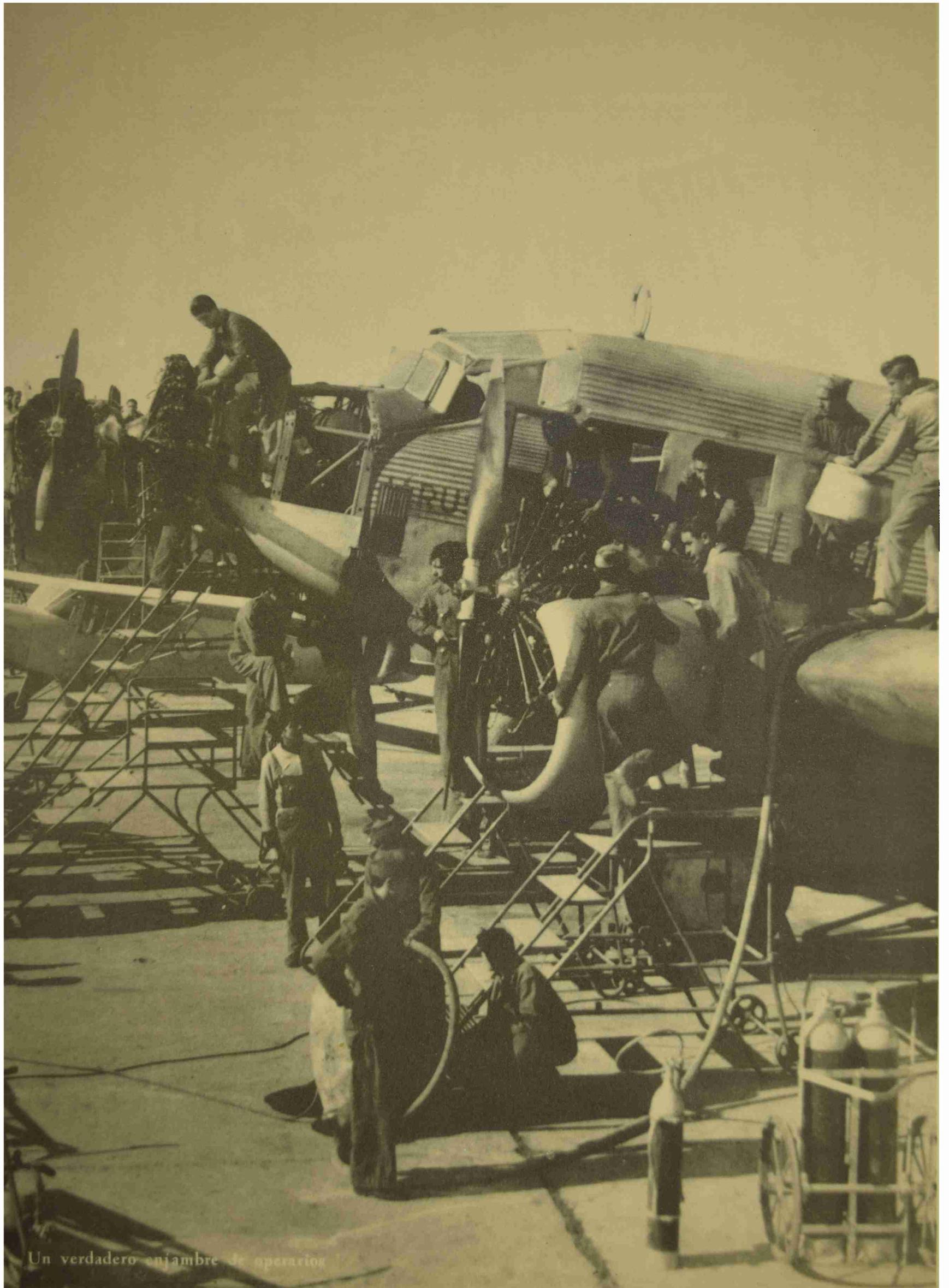


nado, en los lugares donde aquéllos se encuentran instalados y en cuyo torno han surgido, asimismo, nuevas fuentes de recursos y ocupación.

Por otra parte, el ritmo siempre creciente de la actividad aérea en el país, juntamente con la adquisición de nuevas maquinarias y la disposición resultante de elementos técnicos más modernos, la ampliación de las instalaciones y la ocupación de mayores contingentes de mano de obra especializada, permitirán a los Talleres Regionales y de Base Aérea abocarse a tareas de proyecciones e importancia mayores, con la reparación y mantenimiento del moderno material de vuelo incorporado últimamente a la Aeronáutica Nacional.

Precisamente por esa circunstancia correspondió a los talleres tomar a su cargo el montaje y puesta en servicio de los aviones, motores y equipos recientemente adquiridos, muchos de los cuales resultaban totalmente nuevos en su faz técnica y significaban problemas de ello derivados.

La magnitud del esfuerzo que se está cumpliendo por parte de aquellos organismos, queda señalado por las horas de trabajo insumidas en el reacondicionamiento y montaje de material, cuyo total en el transcurso de los años 1944-1947 arroja cifras elevadísimas, ratificando en forma elocuente, que son tareas de importancia, en Aeronáutica, las de *montaje, reparaciones y mantenimiento*.



Un verdadero enjambre de operarios

“ CORPORE SANO ”



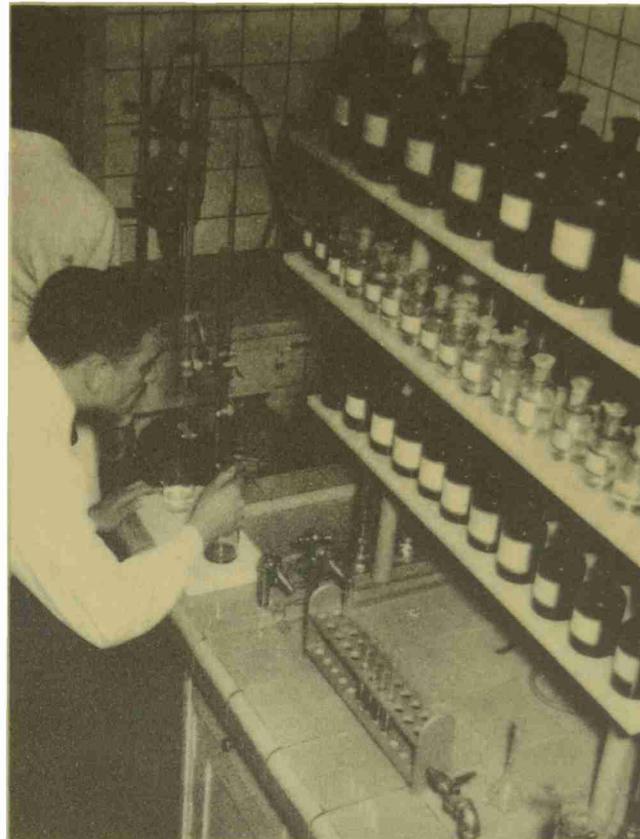
IMPORTANTE es para Aeronáutica, debido especialmente a la complejidad técnica de su estructura y a las exigencias del medio en el cual actúa, contar con personal psíquica y físicamente sano. En tal sentido, todo aspirante a ingresar como civil o militar, debe rendir pruebas de aptitud física y buena salud para el desempeño de sus funciones, en el examen médico que previamente se efectúa. Con ello se logran dos finalidades esenciales: mantener el más alto grado sanitario y asegurar el máximo rendimiento del potencial humano que emplea la Aeronáutica para el desarrollo de sus actividades, reduciendo a su mínima expresión las deserciones temporarias a las funciones, por razones de salud, siempre perjudiciales para todo conjunto.

La Dirección General de Sanidad, dependiente del Cuartel Maestre General de Aeronáutica, es la encargada de efectuar el examen de todo candidato al ingreso, y la que determina el rechazo de aquellos que padezcan afecciones incompatibles con la labor a cumplir, incorporando únicamente a los que físicamente reúnen las condiciones de aptitud determinadas.

Cumple también a la Dirección General de Sanidad de Aeronáutica, velar por la integridad física del personal, atendiendo a sus necesidades, para que no sea afectada por dolencias. A esas funciones se agregan las de la revisión de todos los ciudadanos que, llamados por imperio de la Ley y a los veinte años de edad, deben cumplir sus obligaciones para con la Patria, aprendiendo a defenderla.

El reducido índice de enfermedades dentro de las filas de la Aeronáutica, es un hecho incontrastable y de observación corriente, apreciación que rige tanto para

Izquierda: Investigación de un análisis
Derecha: Dotación sanitaria completa



el personal militar como para el civil y, en especial modo, entre los soldados conscriptos aeronáuticos en la vida de guarnición o cuartel. A ese elevado nivel sanitario debe agregarse que dentro de la Aeronáutica es casi nulo el desarrollo de epidemias, siendo posible tal cosa por la acción de dos factores primordiales: primero, el dependiente del individuo en relación a sus propias condiciones físicas y el segundo, como consecuencia de la esmerada atención y constante vigilancia que se ejerce sobre aquellos atacados por distintas dolencias.

Cuenta la Dirección General de Sanidad con personal especializado e instrumental científico que permite satisfacer, en todos sus aspectos, el plan sanitario previsto y que comprende todo el territorio de la República, cooperando en esta tarea, además de la organización central, los Cuerpos de Sanidad establecidos en las guarniciones, institutos y bases aéreas militares.

Así, mientras el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica asumió la responsabilidad de la selección y control psicofisiológicos del personal navegante, la Dirección General de Sanidad —a la cual está subordinado aquél— ejercerá también la administración y control directos de los Hospitales a crearse de acuerdo a las previsiones del Plan Quinquenal, intensificando su actividad para que en Aeronáutica se cumpla el proverbio “*Mens sana in corpore sano...*”

ALIMENTACIÓN, VESTUARIO Y EQUIPOS



BVIO es recalcar que la felicidad de la familia está respaldada, entre otros factores, por la comodidad de que ella disfruta; el resultado de las observaciones en ese sentido ha inspirado la acción desarrollada por la Secretaría, encaminada a asegurar el bienestar de su personal y obtener del mismo un mayor rendimiento. Por eso, dentro de la gran familia constituida por los miembros de la Aeronáutica, la Dirección de Intendencia ha tenido que atender necesidades fundamentales, en su carácter de organismo proveedor, dependiente del Cuartel Maestro General, contribuyendo a la efectividad de su acción con medidas administrativas fundadas en la experiencia.

Actuando con criterio renovador en la concepción de las funciones y obligaciones que le son propias, aquella dependencia ha alcanzado resultados que en todos sus aspectos vinieron a confirmar lo previsto cuando se planificó su acción.

Alimentación, vestuario y equipos, son los tres elementos esenciales con los cuales la Dirección de Intendencia desenvuelve su labor, atendiendo las necesidades en esos aspectos dentro de los recursos disponibles a tal efecto, sin que ello importe escatimar esfuerzos para alcanzar el máximo rendimiento con una inversión relativamente moderada.

Prácticamente, los beneficios de la labor desarrollada por la Dirección de Intendencia alcanzaron a todo el personal de aeronáutica, tanto al que presta servicios en las guarniciones y bases aéreas, como en los institutos, talleres regionales, destacamentos y oficinas. Por otra parte, la intensificación de la actividad aérea en todo el país, determinó que en el año último y para satisfacer

las demandas de las unidades existentes y las creadas, se adoptara el avión como medio de transporte de los implementos provistos.

Con respecto a la alimentación, se tuvo en cuenta, ante todo, la salud del personal que presta servicios en los diversos mandos o dependencias.

Por ello, siguiendo el ideal más arriba enunciado, al determinar el valor del racionamiento para los cadetes, aspirantes, soldados y obreros, se tuvieron presentes la cantidad y la calidad nutritiva de los alimentos, más que el factor económico. Aquel factor, como valor positivo, ha conservado estrecha relación en todos los casos con el desgaste físico-intelectual del individuo, sin que ello represente, en modo alguno, un sacrificio de los gustos y preferencias, que constituyen parte esencial de la condición humana.

En la solución de este problema participaron, desde el primer momento, Medicina e Intendencia, al determinar la primera la riqueza constitutiva de la ración alimenticia y dosificando sus componentes, mientras que la segunda concilió las normas dictadas por el dietista, adecuándolas a las disponibilidades y también conformándolas a las exigencias en el orden individual.

Por ello, el menú que actualmente se proporciona en guarniciones, institutos, bases aéreas y comedores obreros, no desmerece por su variedad y calidad la alimentación del hogar, alcanzándose en este orden de cosas uno de los objetivos propuestos al tratar, en medida de lo posible, que el personal que presta servicios en la aeronáutica no extrañe ninguna de las comodidades de la vida familiar, y que ello contribuya a aumentar su dedicación en el trabajo.

El vestuario y el equipo también fueron objeto de preferente cuidado y atención, suscitando ambos rubros problemas de índole tan variada como los usos y ambientes de empleo. La ropa, en especial, se ha caracterizado desde la creación de la Secretaría por su practicidad y la esmerada calidad y confección, utilizándose para ello elementos que reúnen las condiciones de economía exigidas, lo que proporciona máximo rendimiento.

A la Dirección de Intendencia correspondió igualmente y con el asesoramiento de los organismos interesados, diseñar los uniformes de uso común en la Aeronáutica, y las prendas que forman parte del vestuario del personal navegante, recurriendo a la variada gama de materiales y dando preferencia en las adjudicaciones de licitaciones y órdenes de trabajo a los de origen nacional.

En la ejecución de tan compleja labor, destinada a proporcionar elementos adaptados a cada una de las necesidades impuestas por el trabajo, participan y asesoran diversos organismos técnicos.



A los 20 años de edad

Por ello es que hoy el personal de aeronáutica cuenta con el vestuario más apropiado al ambiente y a las actividades en que cada uno debe desempeñarse.

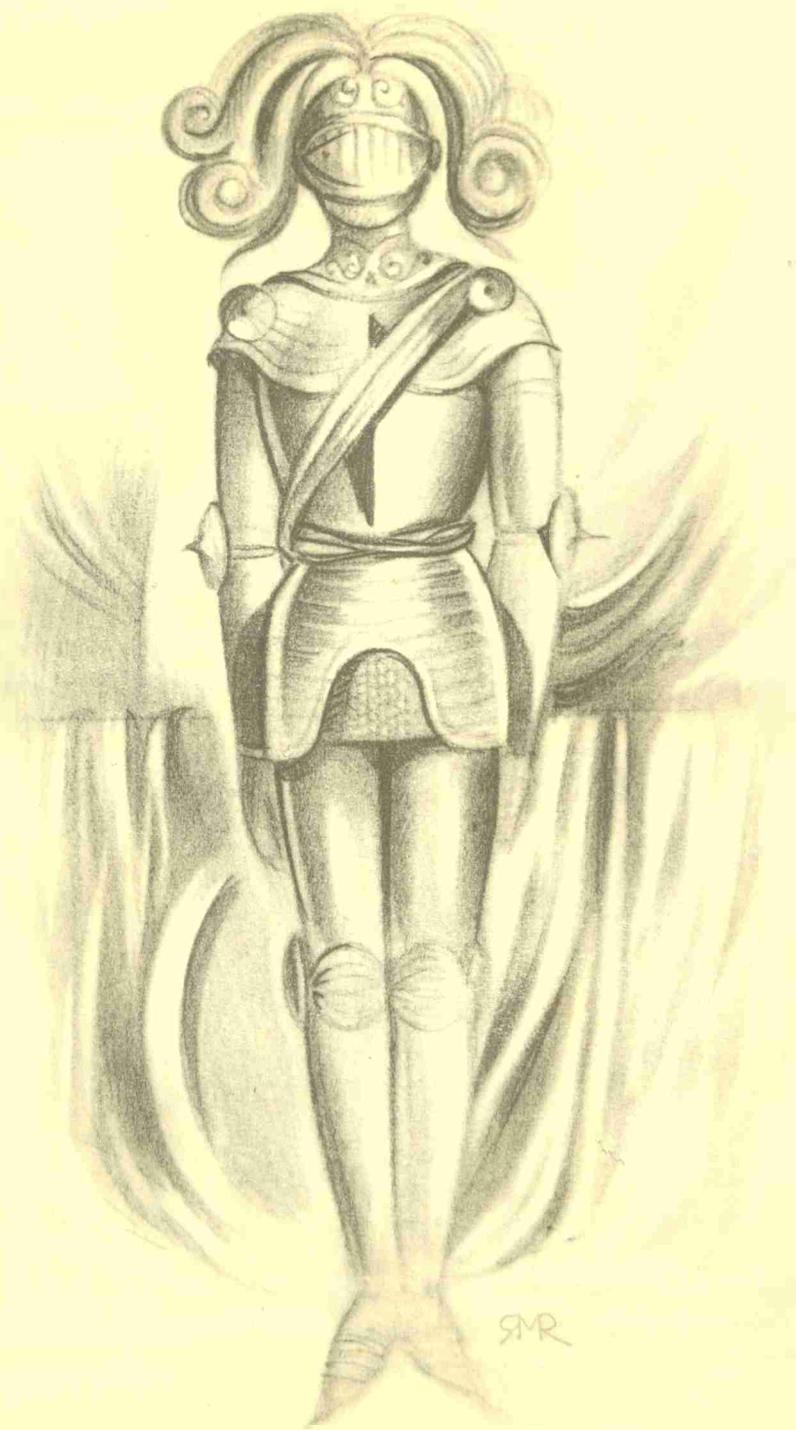
Para el personal navegante se confeccionaron buzos de cuero y de tela, provistos o no de calefacción para el vuelo a grandes alturas; cascos de diversos tipos; guantes de abrigo a prueba de fuego, borceguíes, botines y botas de goma; calzado forrado de piel, etcétera. Por otra parte, las experiencias realizadas respecto de la influencia y acción de la altura y las bajas temperaturas en el personal navegante, se volcaron inmediatamente para su aplicación, al vestuario.

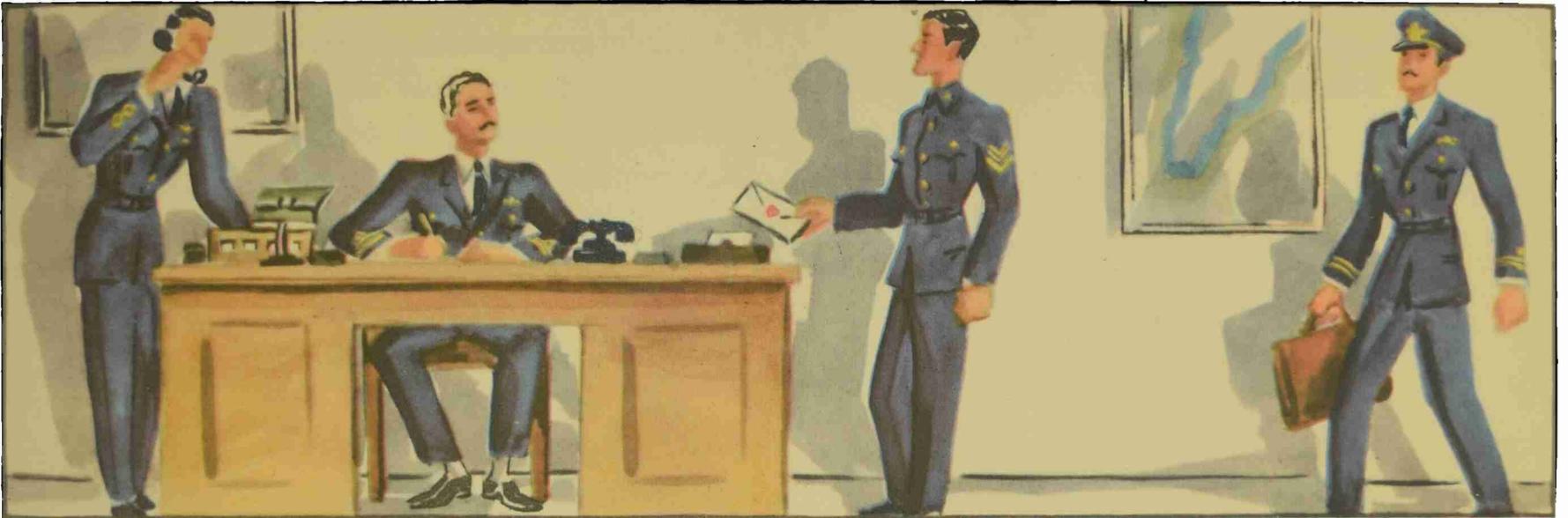
En ese proceso de investigación, se tuvieron en cuenta la flexibilidad de los tejidos, su impermeabilidad a los agentes exteriores, resistencia al desgaste y otros factores, observaciones que se contemplaron en cada oportunidad que hubo de procederse a renovar existencias.

En lo que a equipos se refiere, correspondió a la Dirección de Intendencia atender, desde el año 1945, la provisión de una diversidad de útiles tal, cuya enumeración comprende desde las carteras de navegación hasta los implementos de menaje, incluyéndose en la extensa nómina: carpas de campaña, correaes de armamento, anteojos de vuelo, reglamentos, carteras portapliegos, cartas para navegación, instrumental óptico, reglas de cálculo, computadores, máquinas de escribir y de calcular, útiles de escritorio y oficina, vajilla, utensilios de limpieza, etcétera. Así la Dirección de Intendencia subviene a las necesidades de Aeronáutica, proporcionando elementos fundamentales de *alimentación, vestuario y equipos*.



LOS UNIFORMES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA









COMANDANTE



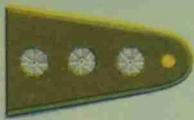
MAYOR



CAPITÁN DE CORBETA



CAPITÁN



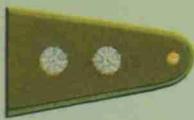
CAPITÁN



TENIENTE DE NAVÍO



PRIMER TENIENTE



TENIENTE PRIMERO



TENIENTE DE FRAGATA



TENIENTE



TENIENTE



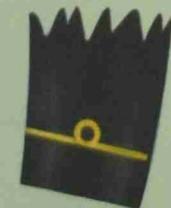
TENIENTE DE CORBETA



ALFÉREZ



SUBTENIENTE



GUARDIAMARINA

LOS GRADOS DEL PERSONAL SUPERIOR DE LAS FUERZAS ARMADAS



BRIGADIER GENERAL



GENERAL DE EJÉRCITO



ALMIRANTE



BRIGADIER MAYOR



GENERAL DE DIVISIÓN



VICEALMIRANTE



BRIGADIER



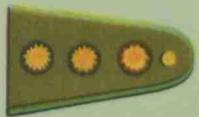
GENERAL DE BRIGADA



CONTRAALMIRANTE



COMODORO



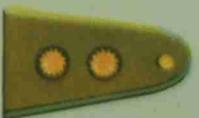
CORONEL



CAPITÁN DE NAVÍO



VICECOMODORO



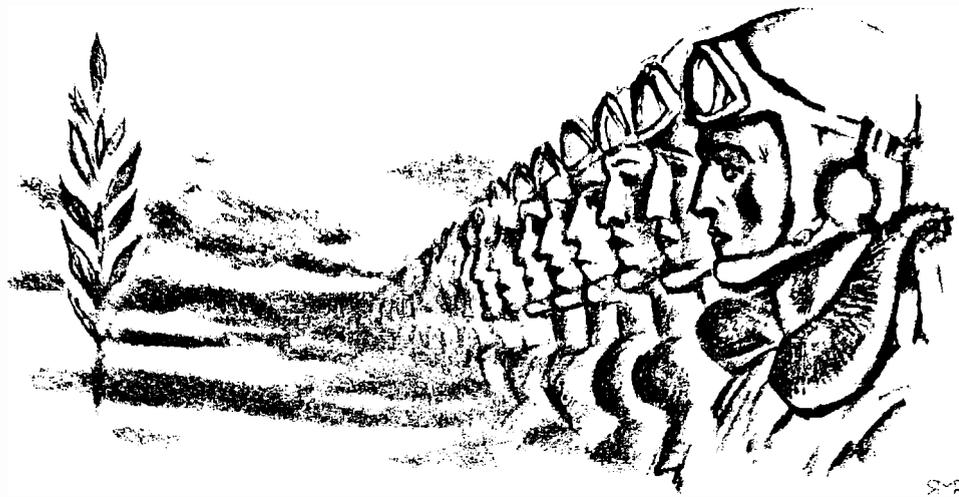
TENIENTE CORONEL



CAPITÁN DE FRAGATA CR

LO MEJOR EN PERSONAL





ANTO por el medio en que se desarrollan, como por la diversidad de recursos técnicos que las facilitan, las actividades aeronáuticas imponen exigencias rigurosas con respecto a la calidad del material humano dedicado a la práctica del vuelo. Esas mismas condiciones suponen para todas las jerarquías y, en especial, en las ramas profesionales que tienen por misión esencial proveer a la defensa común, la plena posesión de elevadas dotes intelectuales unidas a inmejorables condiciones físicas y a la existencia de permanente salud.

Y sólo así, disponiendo del más perfecto material humano, puede alcanzarse el nivel superior de aptitud, capaz de satisfacer las más duras exigencias de la profesión, al par que se garantiza un rendimiento óptimo.

La obtención del mejor personal ha significado siempre una preocupación para las autoridades encargadas de la administración y gobierno de la actividad aérea nacional, y tal inquietud se tradujo en la nueva Aeronáutica por la imposición de requisitos fundamentales que, reglamentando el ingreso del aspirante, eliminó a los candidatos que no reunían, en lo intelectual y psicofisiológico, el mínimo de las exigencias determinadas por las disposiciones de admisión.

La segunda etapa del proceso selectivo se desarrolló coordinada con la instrucción, a cargo de los Institutos de aprendizaje o de perfeccionamiento. El período de enseñanza puso de relieve las aptitudes naturales del alumno para ejecutar las distintas tareas que en el transcurso de su existencia profesional debería cumplir, y la permanente atención en cada ciclo sirvió de complemento eficaz para valorizarlos, intensificándose la investigación de los factores profesionales o de cualquier otro género, que directa o indirectamente afectaban el normal desenvolvimiento de sus tareas.

La selección, conjuntamente con la enseñanza y el adiestramiento para las misiones que debe cumplir, no cerraron el ciclo que tiene por finalidad esencial proporcionar mayor aptitud. Por el contrario, con la atención y vigilancia debidos, se completó aquel período, aportando un conocimiento amplio y preciso de las características individuales y adoptando en consecuencia las medidas que en cada caso correspondían, a fin de subsanar o perfeccionar los métodos, hasta entonces aplicados. Como incentivo al perfeccionamiento profesional e intelectual, se impuso al personal la obligación de satisfacer determinadas exigencias, ya fuera con la institución de cursos especiales de capacitación para cada una de las ramas, o bien por medio de la necesaria extensión cultural. La Aeronáutica, cuyas necesidades en lo tocante a personal son cada vez mayores, sabe que teniendo presentes estas normas, será posible conservar material humano haciendo realidad la aspiración de disponer, en el servicio de la defensa de la Patria, *lo mejor en personal*.



ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR



ACER referencia a la Escuela de Aviación Militar es como si se rememorara el nacimiento mismo de la Aeronáutica Argentina. Su existencia está ligada estrechamente a la historia correspondiente, ya que la Escuela fué la primera manifestación material del vuelo mecánico, al iniciarse sus actividades el 8 de agosto de 1912 en el campo de "El Palomar", en los mismos solares que por espacio de 25 años fueron asiento del primer Instituto Aeronáutico del Estado.

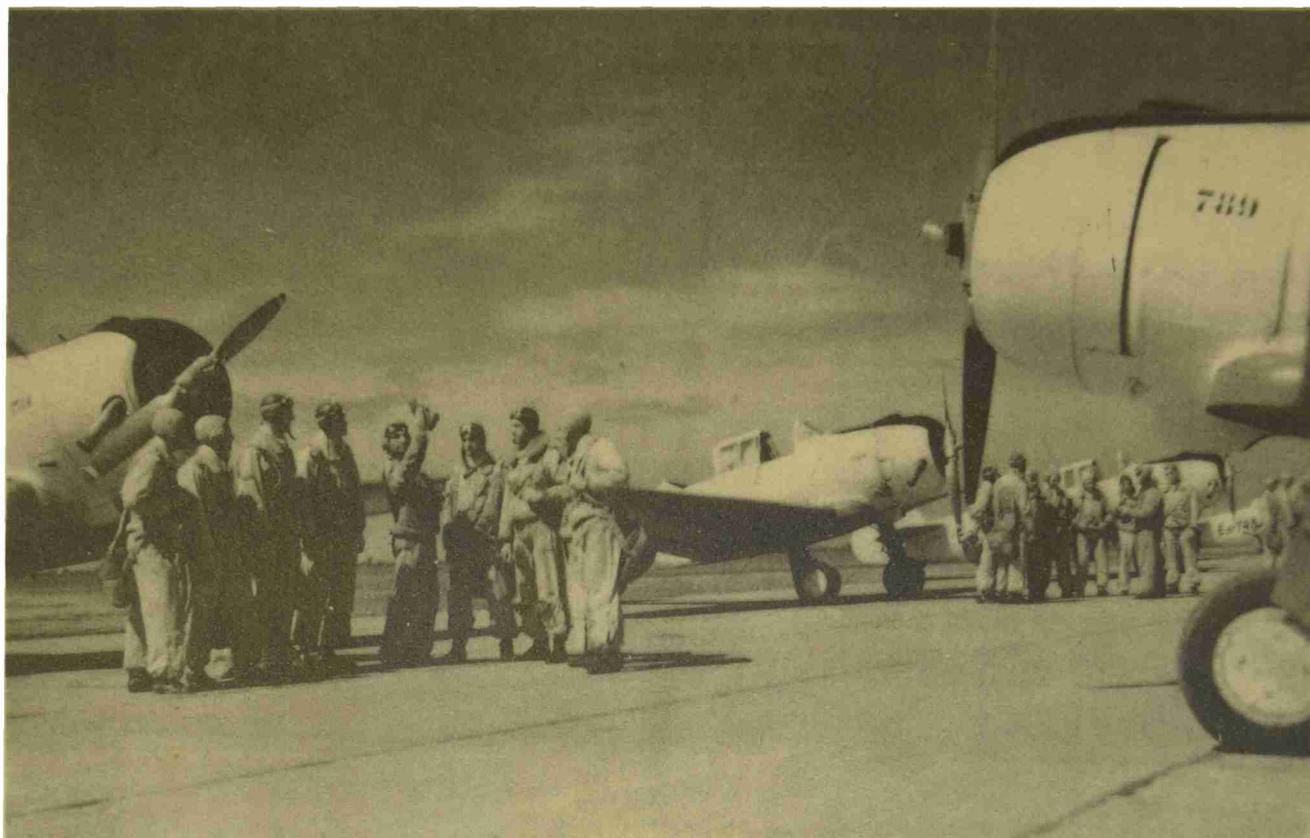
Además, aludir a la Escuela de Aviación Militar es también modo de rendir un tributo de reconocimiento, a los que forjaron en ella sus alas y con el fervor de los iluminados marcaron el derrotero, que hoy, y siempre en trayectoria ascendente, sigue la Aeronáutica Nacional.

Estrechamente ligada a la evolución de la actividad aérea en el país, la Escuela de Aviación Militar es el instituto matriz de la Aeronáutica Militar. En tal carácter y por la índole de las funciones que le son propias, la Fuerza Aérea Argentina requería para dotar de personal superior a sus cuadros, la promoción periódica de Oficiales, capacitados en el ejercicio de la diversidad de actividades de orden técnico, impuestas por su rango de Fuerza Armada.

Instruir y formar este personal superior que la Fuerza Aérea Argentina demanda, es la tarea fundamental de la Escuela de Aviación Militar, labor que implicó la preparación de Oficiales, y cuya trascendencia puede ser apreciada por la calidad de los cuadros que, sucesivamente renovados, fueron integrándola.

Esta tarea formativa del futuro Oficial comenzó desde su ingreso al instituto como alumno recluta, para conducirlo luego, en los primeros meses, a la situación

Los alumnos de pilotaje, reciben sus últimas instrucciones antes del vuelo



de cadete instruído. Ello implicó, no sólo capacitarlo para el manejo de las armas y su desempeño como soldado de aeronáutica, sino a la vez suministrarle los conceptos básicos de jerarquía y disciplina sobre los cuales se asentaría su actuación futura. Paulatinamente se instruyó y guió al alumno, para desempeñarse como subinstructor, dando así oportunidad para que, como futuro maestro, continuara a su turno la obra de adiestrar hombres. Los Oficiales que egresaron al finalizar el ciclo de enseñanza fueron a engrosar los cuadros de la Aeronáutica en la cual debían afianzar las nuevas doctrinas de empleo de la Fuerza Aérea.

La Aeronáutica, arma nueva de hombres jóvenes, rivaliza hoy con sus hermanas veteranas –Ejército y Armada– en la noble tarea de asegurar la paz interior y garantizar la intangibilidad de la soberanía nacional. En ese aspecto, la Escuela de Aviación vió elevado su rango al de los institutos correspondientes del Ejército y la Armada, y por Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 22 de julio de 1944, quedó autorizada a incorporar directamente al primer año de estudios a los aspirantes a Cadetes de Aeronáutica, asumiendo así la total responsabilidad de la formación de Oficiales, de acuerdo a sus exigencias profesionales.

El mismo Instituto, que desde el año 1937 tiene su asiento en las cercanías de Córdoba, desarrolló su plan de instrucción, impartiendo en las aulas los

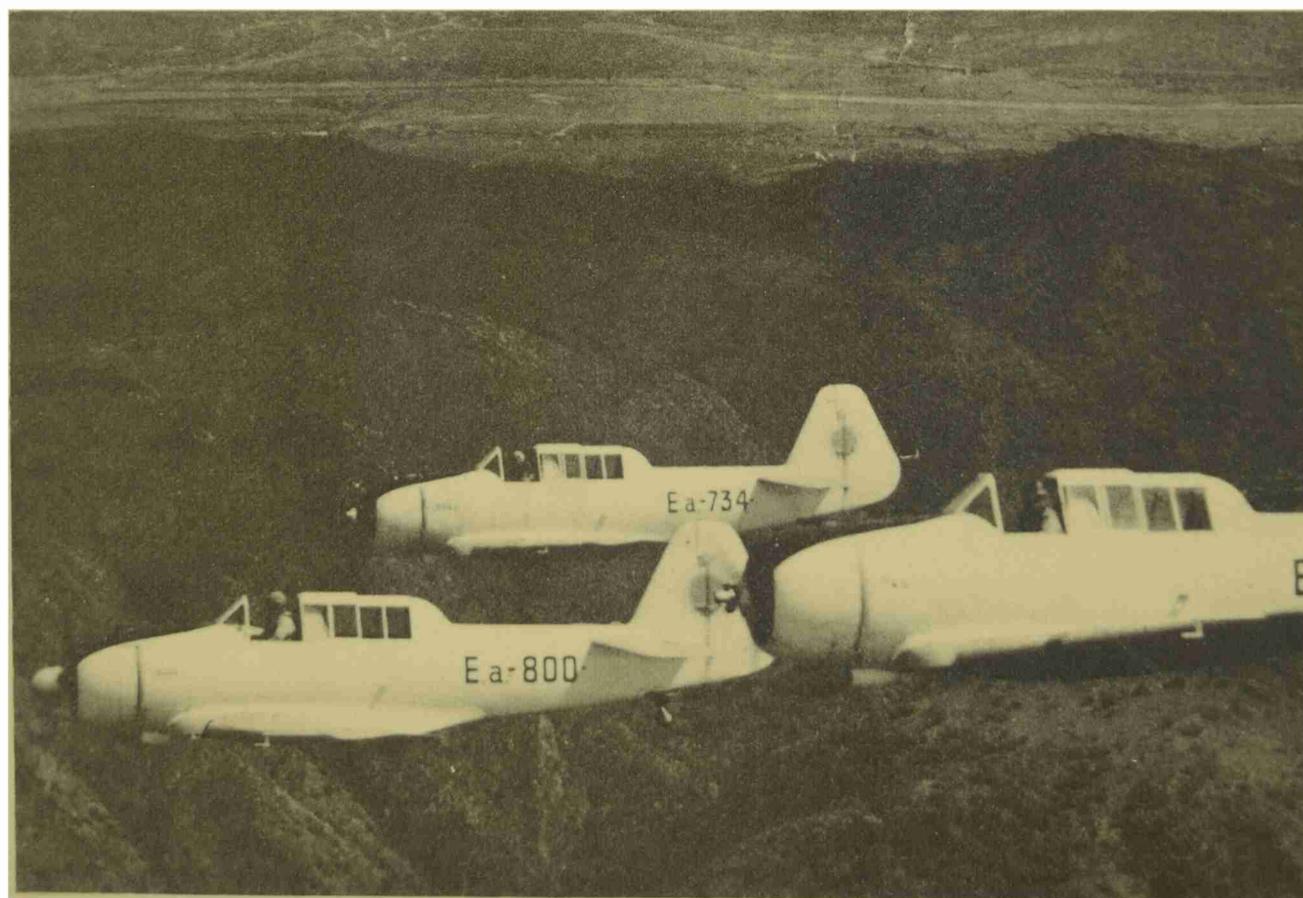


Juventud disciplinada

En el pizarrón de órdenes, los cadetes se imponen de las disposiciones vigentes

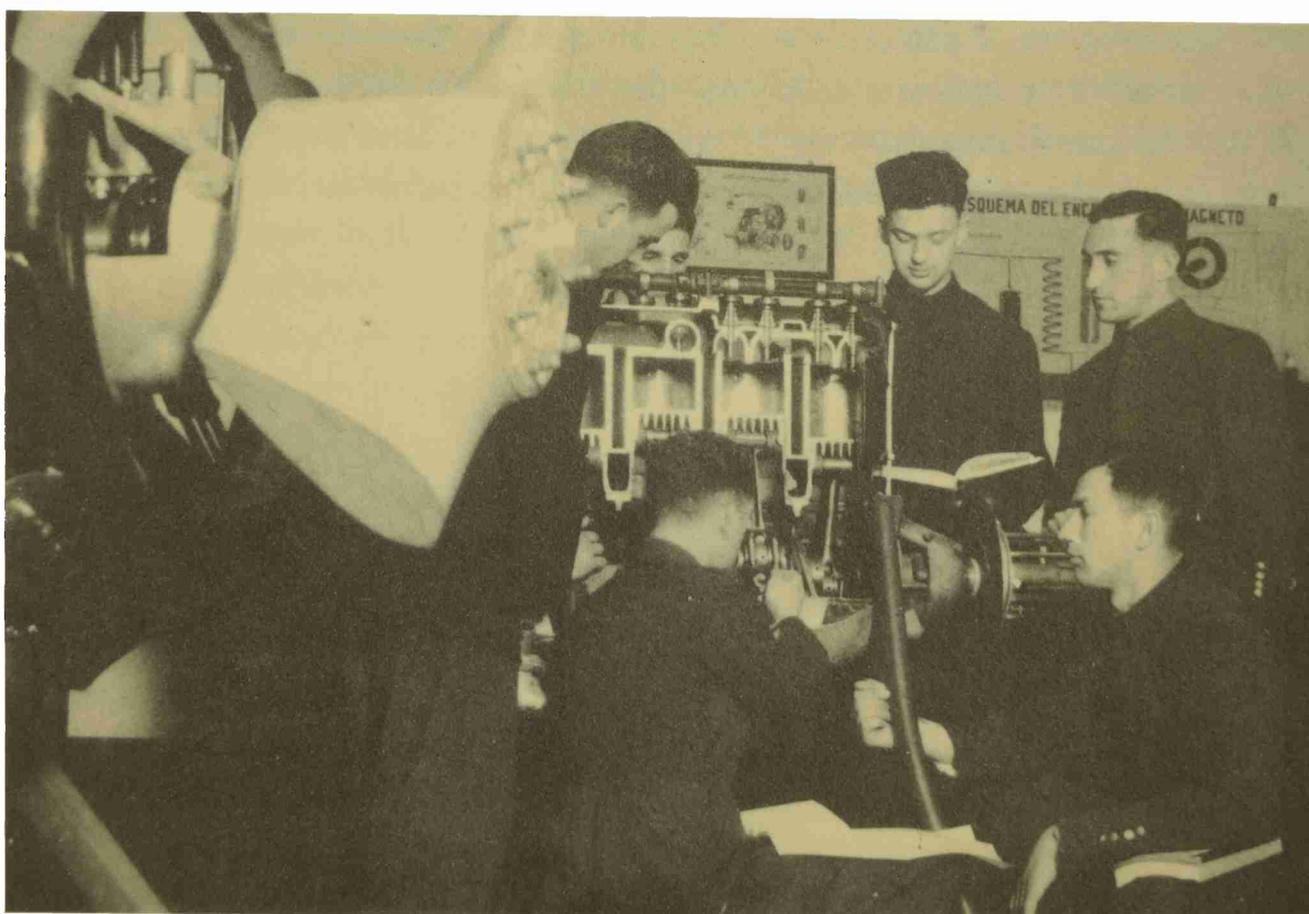


Sobre las sierras de Córdoba, una patrulla de la Escuela de Aviación Militar





Se ha hecho de noche;
máquinas y hombres
volarán bajo un techo
de estrellas



En clases prácticas,
los futuros Oficiales
estudian el funciona-
miento de motores

conocimientos teóricos previos que habían de servir de base para su aplicación posterior en la práctica del vuelo, o en la solución de los problemas propios de cada especialidad.

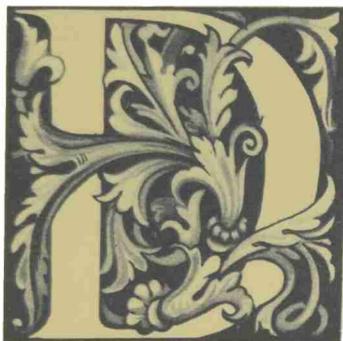
La acción de la Secretaría reestructuró los cánones de la formación de Oficiales, eliminando la parte teórica que fuera supérflua; y haciendo centro de gravedad a la actividad de vuelo, que es su razón de ser, los cadetes se reciben hoy de Oficiales con completa capacitación. El raid de aplicación realizado a España, fué el broche final de lo que va de 1944 a 1947.

La Escuela de Aviación Militar, cuya fuente de reclutamiento principal está constituida por los alumnos de enseñanza secundaria, instruye a los futuros Oficiales de los siguientes Cuerpos:

–Cuerpo del Aire (Aviadores y Tripulantes de Combate). –Cuerpo General (Instructores de Tropas de Aeronáutica, Paracaidistas, Comunicaciones de Aeronáutica y Artillería Antiaérea). –Cuerpo Técnico (Ingenieros Aeronáuticos). La instrucción es común para los alumnos de todos los cuerpos durante el primer año, especializándose a partir del segundo curso conjuntamente con la enseñanza práctica. Tal plan de estudios desarrollado a través de cuatro años, permitió a la Escuela de Aviación Militar ofrecer anualmente a la Fuerza Aérea Argentina plantales de Oficiales que, por sus cualidades y capacidad al incorporarse a las unidades y servicios de la Aeronáutica Militar Permanente, supieron constituirse en fieles depositarios de las tradiciones de las Fuerzas Armadas de la Nación.



ESCUELA MILITAR DE PARACAIDISTAS

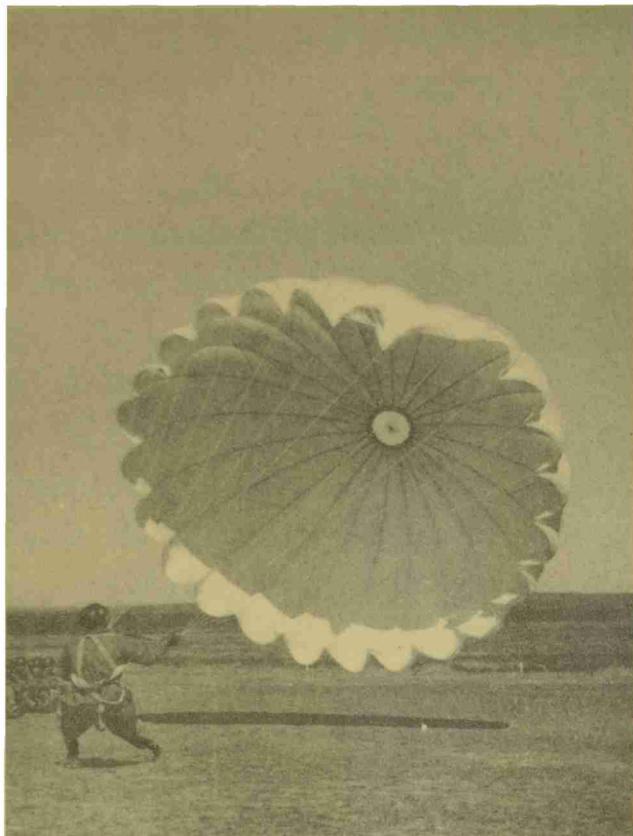


ESDE hace escasamente cuatro años, el país cuenta para su defensa con una de las armas más modernas, encuadrada dentro de la organización aeronáutica y para cuya constitución fueron aprovechadas las experiencias obtenidas en las operaciones de la Segunda Guerra Mundial, donde por primera vez actuó en gran escala ; los resultados obtenidos demuestran el acierto de su creación. Esta arma moderna –los paracaidistas– forma parte del Cuerpo General de la Aeronáutica Militar, creciendo sus cuadros y aumentando en importancia durante el breve lapso de su existencia. Año tras año ha sido posible observar sus progresos, logrados paralelamente a la obtención de elementos de juicio para el perfeccionamiento, y bases necesarias a su evolución.

El paracaidista, junto con sus hermanos de armas de aire, mar y tierra, debe desarrollar su acción con perfiles propios y definidos, destacándose por la naturaleza de las misiones asignadas en el combate. En efecto, es el soldado que debe reunir, en el más alto grado, inmejorables condiciones que lo hagan apto, no sólo para la acción en el terreno, sino también para el lanzamiento en vuelo y durante su posterior descenso.

En muchas oportunidades deberá saltar desde gran altura, atravesando capas atmosféricas de distintas presiones, acción que somete a ruda prueba su organismo. Otras veces, efectuará su salto desde poco más de un centenar de metros, apenas la altura mínima que permite la apertura de la tela, entrando inmediatamente en combate, al tocar tierra, donde realmente comienza su función específica, compleja y llena de peligros.

Izquierda: En tierra, manejo del velamen
Derecha: Sobre la carta, el plan de acción



Todo ello exige, como es lógico deducir, junto con una moral bien templada, gran espíritu de iniciativa, ya que por lo general las unidades de estas tropas operan en forma aislada o integrando formaciones muy reducidas en número.

Tales hombres, que constituyen la más moderna de todas las armas de la Nación, reciben su instrucción en la Escuela Militar de Paracaidistas, construída en una planicie a los pies de las primeras estribaciones de las serranías cordobesas, casa de estudios que hace de sus alumnos soldados decididos, fuertes, generosos, osados y también, por encima de todo, buenos camaradas. Esa camaradería, rasgo principal de las Instituciones Armadas, constituye dentro de las unidades de paracaidistas el mejor fundamento para la eficiencia y el éxito en el desempeño de las misiones asignadas.

Tales soldados reúnen, junto con un ánimo bien templado, sobresalientes condiciones físicas, y una preparación profesional sólida y adecuada, que los capacita para el cumplimiento de las más árduas tareas dentro del cuadro de las operaciones militares. Todas esas condiciones son satisfechas en la Escuela con la práctica intensiva de ejercicios gimnásticos, que desarrollan el espíritu deportivo, fomentan el arrojo personal y el perfecto dominio de la mente y el físico, favorecen la vivacidad de movimientos y despiertan el espíritu de iniciativa.



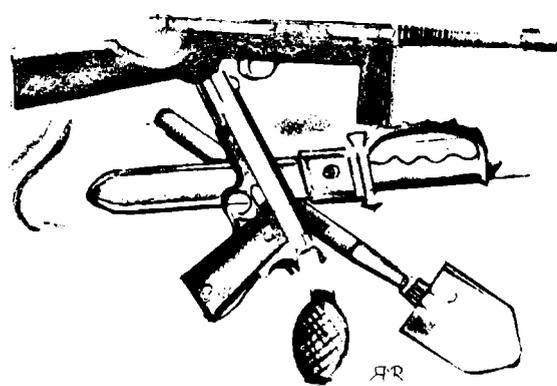
“Con el cuerpo confiado en la tela...”

Asimismo, cada hombre recibe enseñanza técnica relativa al empleo del paracaídas y a su conservación, sin excluir la instrucción específica del combate.

Por sus características tan especiales, los integrantes de este cuerpo están llamados a actuar como infantes, artilleros, encargados de radiocomunicaciones, conductores de vehículos motorizados y zapadores, improvisando también en la generalidad de los casos, los elementos que deben facilitarles su cometido.

El adiestramiento del salto se cumple en forma progresiva, efectuándose primero desde pequeñas elevaciones que simulan la puerta de salida de un avión; seguidamente realizan lanzamientos sobre un círculo de lona tenso y, por último, se dejan caer desde una torre, perfeccionándose en el control del aparejo, en los últimos instantes del descenso.

Las maniobras de defensa para no ser arrastrados en tierra, se complementan con los ejercicios de desprendimiento del arnés, hasta que, terminada esta etapa, se practican los saltos efectivos desde avión y, paulatinamente, los temas militares que comprende su función específica. Como una expresión concreta del elevado nivel de preparación alcanzado por los que en la carrera de las armas abrazaron el paracaidismo como especialidad, está la proeza cumplida a mediados del año 1947, por un joven Oficial que conquistó para la Argentina el récord mundial de saltos consecutivos, efectuando cuarenta lanzamientos en tiempo récord, en una prueba que tuvo por escenario la Base Aérea Militar "El Palomar". El lema de la Escuela es: "Con el cuerpo confiado en la tela, puesta el alma en las manos de Dios"



ESCUELA DE ESPECIALIDADES



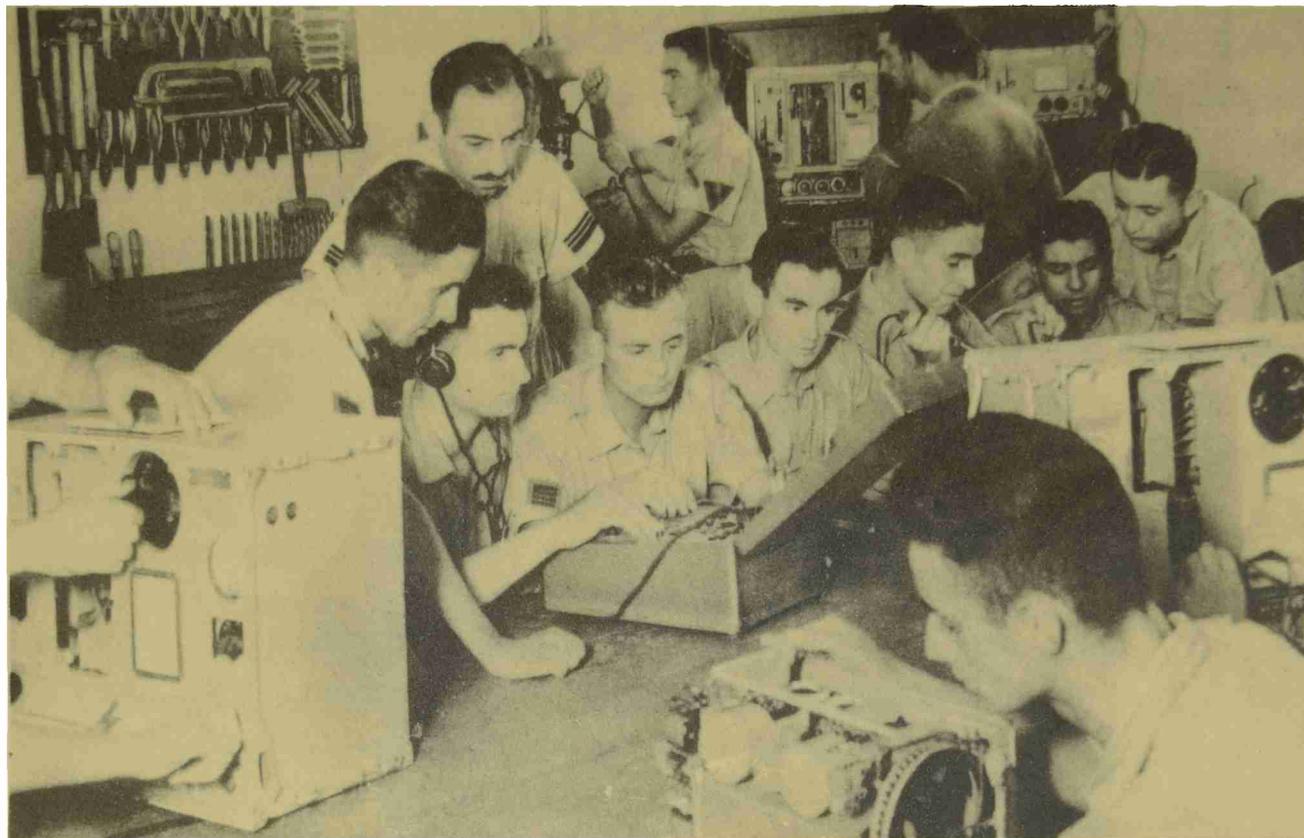
TODO mecanismo técnico impone la necesidad de atenderlo, vigilándolo constantemente, no sólo para su debido y correcto funcionamiento sino también para conservarlo en condiciones de utilización en el mayor período posible, y obtener de él su máximo rendimiento. Tal responsabilidad –mantenimiento y operación del material– recae dentro de la Aeronáutica Militar sobre el personal especialista que, ya sea en función navegante o actuando en tierra, es factor importante de la rama aeronáutica destinada a la Defensa Nacional.

Verdaderos artesanos de las nubes son los componentes del cuerpo de especialistas de la Fuerza Aérea Argentina cuya eficiencia tanto se debe al amor y dedicación puestos en su carrera, como a la solidez de la preparación profesional impartida en las aulas de los centros de reclutamiento.

En los alrededores de la ciudad de Córdoba, donde desde hace años funcionan los institutos que tienen la responsabilidad de formar los planteles de hombres que han de desempeñarse en las diversas y complejas funciones impuestas por la navegación aérea, al pie de las serranías y formando parte de lo que alguna vez se ha calificado con acierto de Universidad del Aire, funciona desde el año 1944 la Escuela de Especialidades de Aeronáutica.

Ella es el instituto que forma e instruye a los futuros especialistas de la Aeronáutica Militar; hombres que, como personal subalterno, actúan en funciones de auxiliares y colaboradores disciplinados y eficientes del personal superior, en el desempeño de las misiones que les son propias; velan por la conservación de los aviones, motores, equipos, instrumental y armamento, y se dedican por entero

Los aspirantes se adiestran en el manejo de la radio y en electrotécnica



a la atención de los servicios de radiocomunicaciones, de electricidad y demás operaciones técnicas en vuelo.

Tan importante es la misión del personal especialista de Aeronáutica, que a su dedicación se debe que los aparatos de la Fuerza Aérea Argentina hayan prolongado su utilidad hasta límites de tiempo que representan el doble de la existencia normalmente asignada para los mismos.

La Escuela de Especialidades cumple sus funciones, formando los suboficiales en cursos que tienen dos años y medio de duración y divididos en cinco ciclos; el primero de ellos básico y general, mientras que los restantes de carácter teóricopráctico; es decir, que las tareas de estudios son completas, alternativamente repartidas entre el aula y el taller.

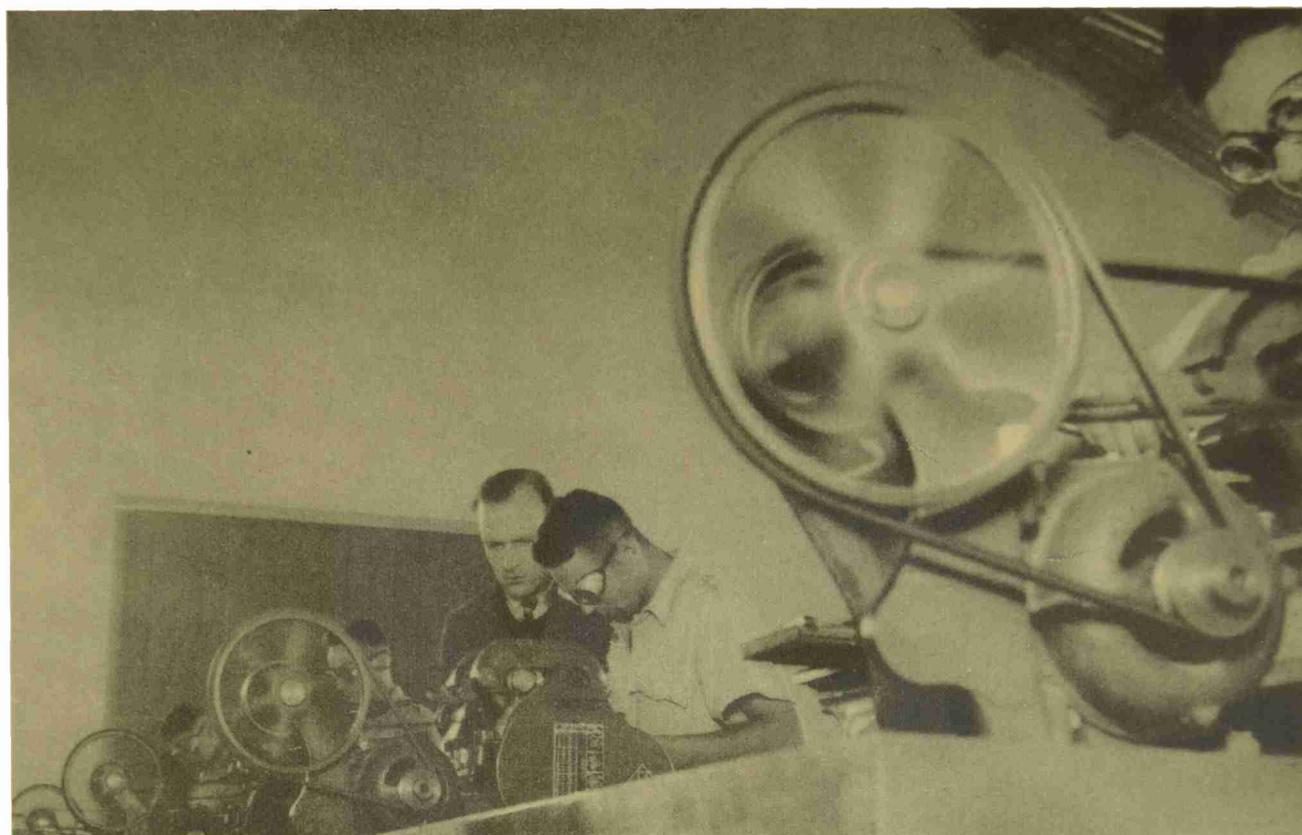
La provisión a las unidades aéreas de aviones a chorro, helicópteros y otros medios técnicos complejos, impuso, por su parte, la especialización de personal, ampliándose sus conocimientos al incorporar a los planes de estudio las novedades registradas en cada materia.

Generalmente son poco conocidas por el público las misiones de mayor sacrificio, algunas de las cuales exigen de quienes las cumplen las más extraordinarias dotes morales, unidas a una capacitación técnica profunda.



Vigor y precisión

En el taller de mecánica, los alumnos adquieren el dominio de la maquinaria



Baste citar algunos ejemplos, de los innumerables que existen, relacionados con el rol importante de los especialistas de a bordo, o de sus auxiliares en tierra.

Un avión requiere para su atención y mantenimiento, por lo menos un mecánico para el planeador y uno por cada motor; a las 20 horas, a las 40 y a las 60 de vuelo, corresponde una inspección; a las 400, deben bajarse los motores y ser completamente desmontados y reacondicionados. Tren de aterrizaje, comandos de alerones y de profundidad, todo, cada día, es objeto de la más minuciosa observación por parte del mecánico. De lo contrario, grave riesgo corre su carga humana y el material. Sin radiooperador a bordo, y sin el navegador que forma equipo con él, difícil sería para el comandante de una aeronave poder llevarla a destino. Y si se trata de un avión de bombardeo, el especialista en lanzar la carga explosiva y los hombres destinados a defender la máquina desde las torrecillas no son menos importantes.

Las especialidades con que egresa el aspirante del instituto correspondiente y con el grado de Cabo, son las siguientes: Mecánico de Avión; Radiooperador de a bordo; Mecánico de Comunicaciones; Mecánico Armero; Fotógrafo Aéreo, Bombardero-ametrallador. Ellos son silenciosos integrantes de la Fuerza Aérea Argentina, más esforzados que lucidos.

ESCUELA DE CLASES DE AERONÁUTICA



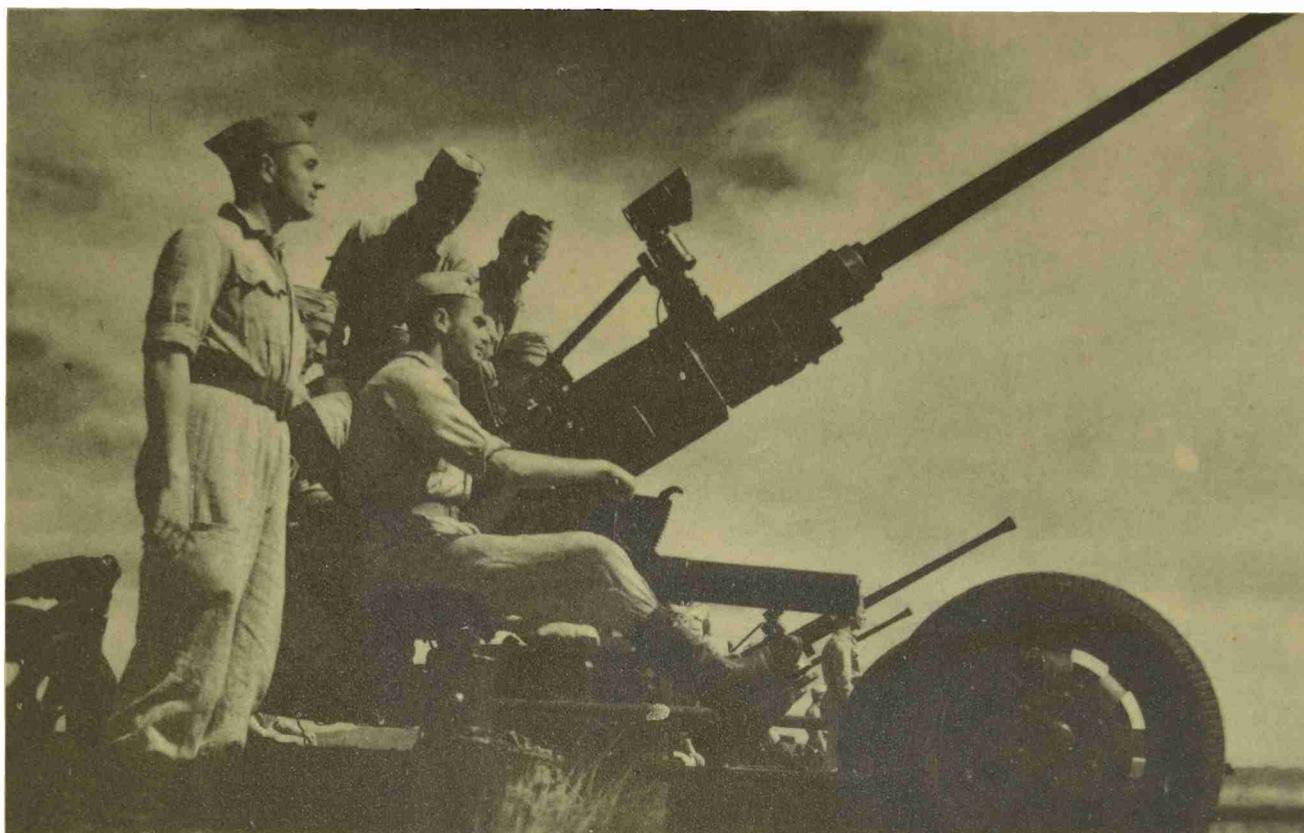
partir del 1º de febrero de 1948, con la creación de la Escuela de Clases, un nuevo instituto cuyo asiento también está en Córdoba, se incorpora a la organización Aeronáutica Militar. La Escuela de Clases toma a su cargo el reclutamiento y formación del personal subalterno que desempeñará tareas auxiliares dentro de la Fuerza Aérea Argentina, separándose de esta forma en dos carreras perfectamente definidas la instrucción del material humano especialista y la del correspondiente a los servicios de tierra.

La Escuela de Clases de Aeronáutica, cuyos cursos tienen una duración de dos años, como fuente proveedora del personal subalterno preparará aspirantes que egresarán con el grado de Cabo, en las siguientes especialidades, que corresponden a otros tantos escalafones:

– Subinstructor de Tropas de Aeronáutica ; Artillero Antiaéreo ; Aspirante Paracaidista ; Conductor Motorista ; Comunicaciones de Aeronáutica ; y Oficinista de Aeronáutica.

El contingente allí formado, además de las tareas asignadas a cada especialidad, tendrá por misión complementar el apoyo terrestre a las unidades aéreas, puesto que cuentan entre sus obligaciones las relativas a la instalación, operación y protección de las bases aéreas y los aeródromos de campaña, atendiendo los servicios de regulación del tránsito aéreo, observación meteorológica, de reparación de pistas, extinción de incendios, defensa de aeródromos e instalaciones, atención de las comunicaciones radioeléctricas y alámbricas, administración y trámite, abastecimiento, etcétera.

Sirvientes para armas
antiaéreas, reciben
instrucción en la Es-
cuela de Clases



Es indudable que hacía falta en nuestra Aeronáutica Militar una escuela de esta naturaleza, que diera origen e impulsara actividades que, consideradas generalmente como de menor importancia y a veces subestimadas, tienen preponderante gravitación en el rendimiento de las unidades aéreas operativas.

Si los servicios de una base aérea no funcionan convenientemente, mal pueden las escuadrillas que sirve desarrollar acción eficiente. Por otra parte, hasta la fecha de tomar la Secretaría la resolución de independizar al reclutamiento técnico del correspondiente a otras actividades, gran parte del personal subalterno especializado era distraído en funciones que lo restaba de sus puestos específicos.

Las bases aéreas, los aeródromos de campaña y demás instalaciones aeronáuticas deben, como función asignada por la Superioridad, proveer a su propia defensa ante el peligro aéreo; es decir, que el vasto sistema de protección y vigilancia así como el de identificación de raids y localización de atacantes, debe ser cumplido por las Tropas de Aeronáutica.

Es la Escuela de Clases la fuente natural de reclutamiento de todo el personal subalterno destinado a tales fines, y con su nacimiento se ha de dar satisfacción a una necesidad orgánica impostergable, con lo que se habrá dado un paso más hacia la estructuración definitiva de la Fuerza Aérea Argentina.

ESCUELA DE INTENDENCIA



AJO la directa dependencia de la Dirección General Administrativa de Aeronáutica funciona en la Base Aérea “El Palomar”, desde su creación en el año 1946, la Escuela de Intendencia, instituto encargado de la formación del personal para una de las ramas de los cuerpos profesionales auxiliares. La instrucción que se imparte en el mencionado Instituto, participa de las características propias del medio en que habrán de actuar a su egreso los alumnos. Por ello, esa enseñanza es tan esmerada, tanto en lo administrativo como en lo castrense, que inculca a los estudiantes los conceptos de disciplina y espíritu militar que constituyen la base fundamental de sustentación de las Fuerzas Armadas, tanto en la paz como en la guerra.

Como consecuencia de esta acción didáctica integral, los cuadros de la Aeronáutica han incorporado a sus filas numerosos profesionales, que con vocación por la actividad aérea, revistan como Oficiales de Intendencia y se desempeñan con eficiencia en las tareas relativas a la administración de los recursos que concurren a su funcionamiento.

Asimismo, muchos jóvenes han egresado en calidad de Clases de Intendencia, desempeñándose como auxiliares del Oficial de la especialidad. Para el personal subalterno existe la posibilidad, como un incentivo en su carrera, de alcanzar la categoría de personal superior, siempre que reúnan las condiciones exigidas.

Las complejas y delicadas funciones que corresponden al abastecimiento, la regulación de fondos y la distribución de recursos, como partes de la administración de una organización militar, se estudian en todos sus aspectos en la Escuela de Intendencia, a la cual también incumbe velar por el perfeccionamiento en el

Práctica constante de contabilidad y administración, en la Escuela de Intendencia



orden profesional, de los oficiales, suboficiales y clases, dotándolos de los conocimientos necesarios que facilitarán su desempeño, con la máxima eficiencia, en las tareas que tiene asignado el Cuerpo Profesional Auxiliar de Intendencia.

Son fuentes de reclutamiento de la Escuela de Intendencia de Aeronáutica:

– Para Alféreces “en comisión” Doctores en Ciencias Económicas, Contadores Públicos Nacionales y Peritos Mercantiles Nacionales. – Para Suboficiales de los escalafones de Intendencia (Subescalafón de Auxiliares de Aprovisionamiento): Oficinistas, Tropas de Aeronáutica, y Sargentos del Escalafón de Intendencia (Subescalafón de Auxiliares de Aprovisionamiento). – Para Auxiliares de Aprovisionamiento: Ciudadanos con segundo año de estudios secundarios aprobado, Oficinistas, Tropas de Aeronáutica, y Empleados Civiles de la Secretaría de Aeronáutica.

La guerra exige para el desarrollo de las operaciones militares, la existencia de un ininterrumpido servicio de abastecimientos que le da vida y mantiene a las unidades combatientes en permanente estado de acción. La Secretaría, compenetrada de la importancia que, especialmente para el empleo de la Fuerza Aérea Argentina tiene este aspecto, impulsa por todos los medios a su alcance la especialización profesional de quienes han de integrar su compleja organización.

ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA AÉREA



NICAMENTE por medio de constante perfeccionamiento profesional y la adecuada evolución en las ideas relacionadas con el empleo de las Fuerzas Aéreas, impuestos por la permanente mutación y transformación de los medios técnicos, puede el personal superior llamado a desempeñar funciones de Estado Mayor o de Comando, dar satisfacción a las exigencias siempre cambiantes de los conflictos bélicos modernos. La creación de la Escuela Superior de Guerra Aérea por parte de la Secretaría de Aeronáutica, tuvo por fin concurrir a dar solución al serio problema relacionado con la formación de sus cuadros directivos.

Hasta el 23 de julio del año 1944, la Escuela Superior de Guerra del Ejército había proporcionado a los Oficiales de Aviación las bases intelectuales habilitantes para el ejercicio de las funciones del mando superior, proveyéndoles también los conocimientos más fundamentales para el desempeño de su profesión. Tales conocimientos significaban considerable esfuerzo en su preparación como futuros conductores de fuerzas terrestres y para ejercer comandos que nunca aplicarían o desempeñarían a su egreso.

Tal como queda planteado, el problema se solucionó con la formación de un centro de estudios especiales, en el cual los Oficiales de Aeronáutica reciben la enseñanza encuadrada dentro de su jurisdicción natural, dedicando el tiempo indispensable para la atención de los problemas y aspectos que tienen relación con el empleo de las fuerzas terrestres o navales. La Escuela Superior de Guerra Aérea, conforme con los principios que le dieron origen, orienta su actividad hacia el estudio de la guerra aérea integral, brindando asimismo a los futuros jefes de

Jefes y Oficiales aumentan conocimientos en la Escuela Superior de Guerra Aérea



la Fuerza Aérea Argentina la oportunidad de aumentar sus conocimientos en las materias necesarias a su cultura general.

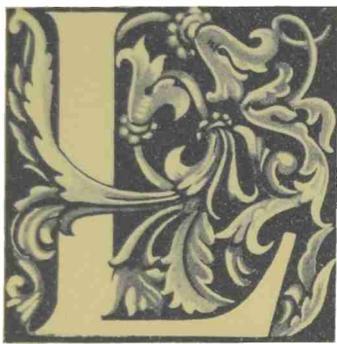
Este Instituto capacita a los oficiales sobre quienes reposará la responsabilidad de la conducción en las operaciones aéreas, para el ejercicio de funciones específicas en los Estados Mayores.

Corresponde también a la Escuela la preparación de oficiales del Cuerpo General, destinados al comando de organismos o grandes reparticiones, cuyo funcionamiento en forma armónica con el de las unidades aéreas es indispensable, tanto en la paz como durante la guerra.

En razón de ser la casa de estudios más caracterizada en lo tocante al perfeccionamiento de Oficiales, la Escuela Superior de Guerra Aérea sigue con especial atención las enseñanzas y experiencias que en igual orden de actividades puedan obtenerse fuera del país, valiéndose del envío de sus alumnos a institutos extranjeros; se atiende así al fin principal determinante de su función: formar los conductores de la Fuerza Aérea Argentina de acuerdo a las más modernas doctrinas de empleo.

Preside todas sus actividades una firme orientación ético-moral, base segura de éxito para el desempeño del Servicio de Estado Mayor.

INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA AERONÁUTICA



A interdependencia de los dos factores indispensables a todo trabajo —herramienta y hombre— en el cumplimiento de su labor y en procura de óptimo rendimiento, obliga al exacto justiprecio de los límites de tolerancia de cada función orgánica del ejecutante, para que no sufra mengua su pericia ni se vea debilitada su estructura. A la medicina aeronáutica toca llenar ese cometido dentro de las actividades aéreas, y su misión es también dar solución a los problemas médicos que el vuelo plantea, siendo así cómo el progreso de aquélla está tan estrechamente ligado al de la ciencia y la técnica aeronáuticas.

La vastedad e importancia que la disciplina científica comprende, le confiere jerarquía de especialidad y la creación del Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica significó, en su hora, el reconocimiento de ello, junto con el de su importancia actual y futura. Asimismo quedó admitida y ratificada posteriormente, en la práctica, la necesidad de impartir la enseñanza especializada paralelamente con el cumplimiento de las investigaciones científicas atinentes a los problemas médicos suscitados.

La esfera de influencia de sus funciones comprende, como primer paso, la orientación y desarrollo de la aptitud para el vuelo en la edad premilitar, además de atenderse la determinación y mantenimiento de la aptitud psicofisiológica del personal que cumple funciones navegantes, mediante un examen de selección, incluyendo en ese aspecto el control del personal, tanto civil como militar.

Dicha tarea la cumple la División Psicofisiología del Instituto de Medicina Aeronáutica, que cuenta para ello con dos gabinetes para el personal militar —uno,

Provisto de equipo apropiado, un piloto se apresta a realizar un tema de vuelo

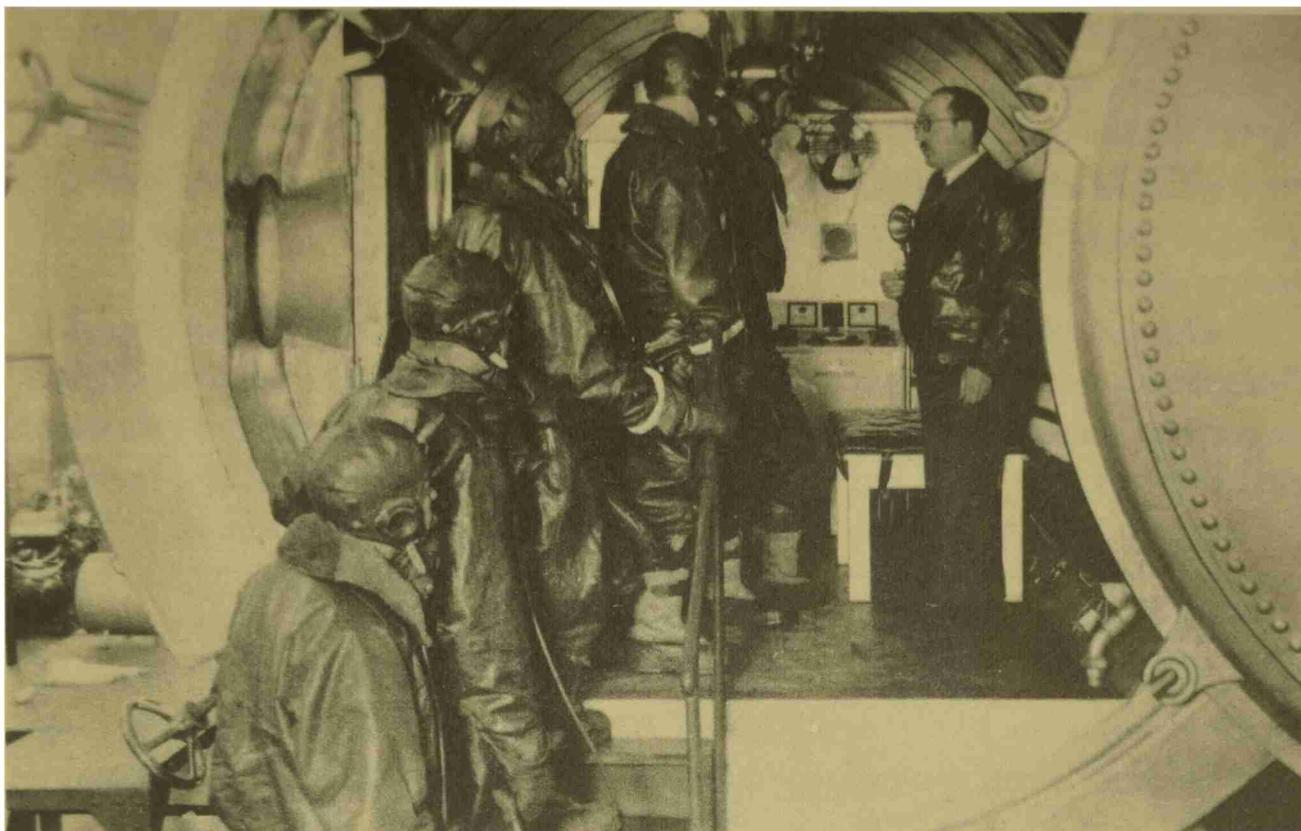


el Central, en Buenos Aires, y el segundo en Córdoba – además de otros organismos análogos para el personal civil.

Asimismo y para facilitar las tareas en forma racional, se ha dividido el país en zonas, cada una de las cuales dispone de Centros de Reconocimiento Médico cuyas tareas también se extienden a las ramas civil y militar.

Es de competencia del Instituto de Medicina Aeronáutica mantener la aptitud psicofisiológica de los dedicados a las actividades aéreas, previniéndolos de dolencias y accidentes propios del medio, misión que está a cargo de la División Higiene. Ésta imparte y difunde directivas, en las cuales se señalan los tópicos de mayor importancia e interés, dentro de las finalidades expresadas. Con el mismo criterio preventivo, se confeccionan y distribuyen periódicamente folletos que constituyen valiosos auxiliares en la tarea de mantener íntegras las aptitudes profesionales.

Otro de los aspectos de fundamental importancia dentro de la medicina aeronáutica, está representado por la investigación científica, que tiende a la solución de los problemas médicos creados por la técnica en su constante avance y progreso. Esos problemas revisten particular significación en cuanto se relacionan con el conocimiento de la acción que ejerce la altura sobre el organismo humano,



En la cámara neumática, el especialista investiga los efectos de la altura y el frío

y su reacción en presencia de las fuertes aceleraciones, vibraciones, temperatura, etcétera, etcétera.

La División Investigación del Instituto cuenta con los medios necesarios para el estudio intensivo y profundo de los problemas que se plantean, obteniendo los elementos de juicio que permiten su eficaz acción, tendiente a mejorar las condiciones y capacidad de desempeño de los factores humanos destinados al manejo de aviones: piloto y tripulación.

Integrada la División Investigación por las secciones Cámara Neumática, Gases, Fatiga, Bioquímica, etcétera, todas ellas encaran estudios conjuntos de fisiología y fisiopatología de altura, observando las reacciones y fenómenos en el ser humano, y también, en su aspecto experimental, con animales.

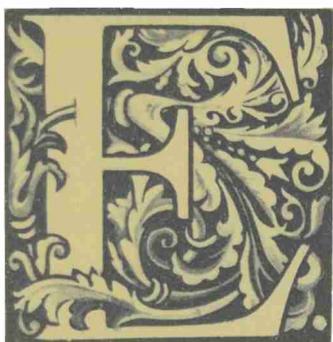
Pero cuando los problemas de la medicina aeronáutica adquieren mayor importancia, es tratándose de alturas superiores a los 4.000 metros, ya que a partir de ese nivel la vitalidad humana se resiente por la influencia que sobre el organismo ejercen diversos factores, entre ellos la presión atmosférica, baja temperatura, falta de oxígeno, etcétera. Para el cumplimiento de vuelos por encima de tales cotas se requieren equipos especiales, además de que el personal debe hallarse en perfecto estado de equilibrio físico y de entrenamiento.

La determinación y examen de los equipos auxiliares del piloto para el vuelo de altura –máscaras de oxígeno y vestuario especial– son también misiones de la División Investigación. Para ello cuenta con una Cámara Neumática, en cuyo interior se ha montado todo un laboratorio, reproduciéndose las condiciones de presión, temperatura y humedad que se presentan en el vuelo, hasta los 12.000 metros de altura.

Dar satisfacción a tan vasto panorama y cumplimentar las necesidades de la Aeronáutica en los aspectos de selección, preservación e higiene del personal, exige correlativamente la formación de profesionales en número y calidad suficientes para el desempeño de las tareas de la especialidad. Con ese objeto fueron creados los cursos que, para postgraduados, se dictan en el Instituto de Medicina Aeronáutica y que comprende las ramas de Medicina, Odontología y Bioquímica. A ellos concurren profesionales militares y civiles del país como asimismo extranjeros, becados por la Secretaría de Aeronáutica. Con ello se asegura el debido acercamiento entre el Cuerpo Médico Aeronáutico de la Argentina y los de otras naciones, contribuyendo mediante el intercambio internacional al progreso en esta rama. El Ateneo correspondiente al Instituto, ha desarrollado un Ciclo de Conferencias que lo perfilan como uno de los centros de investigación más adelantados del país. Complemento de la formación científica del núcleo especializado, son los estudios que en el extranjero realizan becarios del Instituto, a cuyos profesionales también ha tocado participar en congresos médicos de la especialidad.



INSTITUTO DE DERECHO AERONÁUTICO DE LA NACIÓN



L Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación dependiente de la Secretaría del ramo, ha sido creado por Decreto del Poder Ejecutivo, con el fin de estudiar e investigar las relaciones jurídicas que surgen de las actividades aéreas, desde el punto de vista doctrinario y desde el punto de vista positivo. Los considerandos del Decreto aludido tienden a hacer de esta entidad una escuela y un laboratorio. El primero, con el fin de preparar los técnicos que, abordando al derecho aéreo en sus aspectos público, privado, comercial, político, sistemático e histórico, puedan luego, con conocimientos científicos adecuados, encarar la extensa gama de problemas de orden nacional e internacional que esta disciplina encierra. El segundo, con el fin de investigar cuestiones especiales, en la búsqueda incesante de la fórmula que será adaptable al hecho concreto planteado.

El Derecho Aéreo, como materia científica independiente, no ofrece lugar a discusiones. El acto aéreo en su constante avance, en su creciente complejidad, necesita la norma jurídica que regule y asegure el orden de la actividad citada, como factor concurrente a lograr un mejor entendimiento.

En nuestro país no existía hasta ahora una escuela en donde se le diera preferente atención a la ciencia, que en la actualidad es imprescindible para la vida de los pueblos.

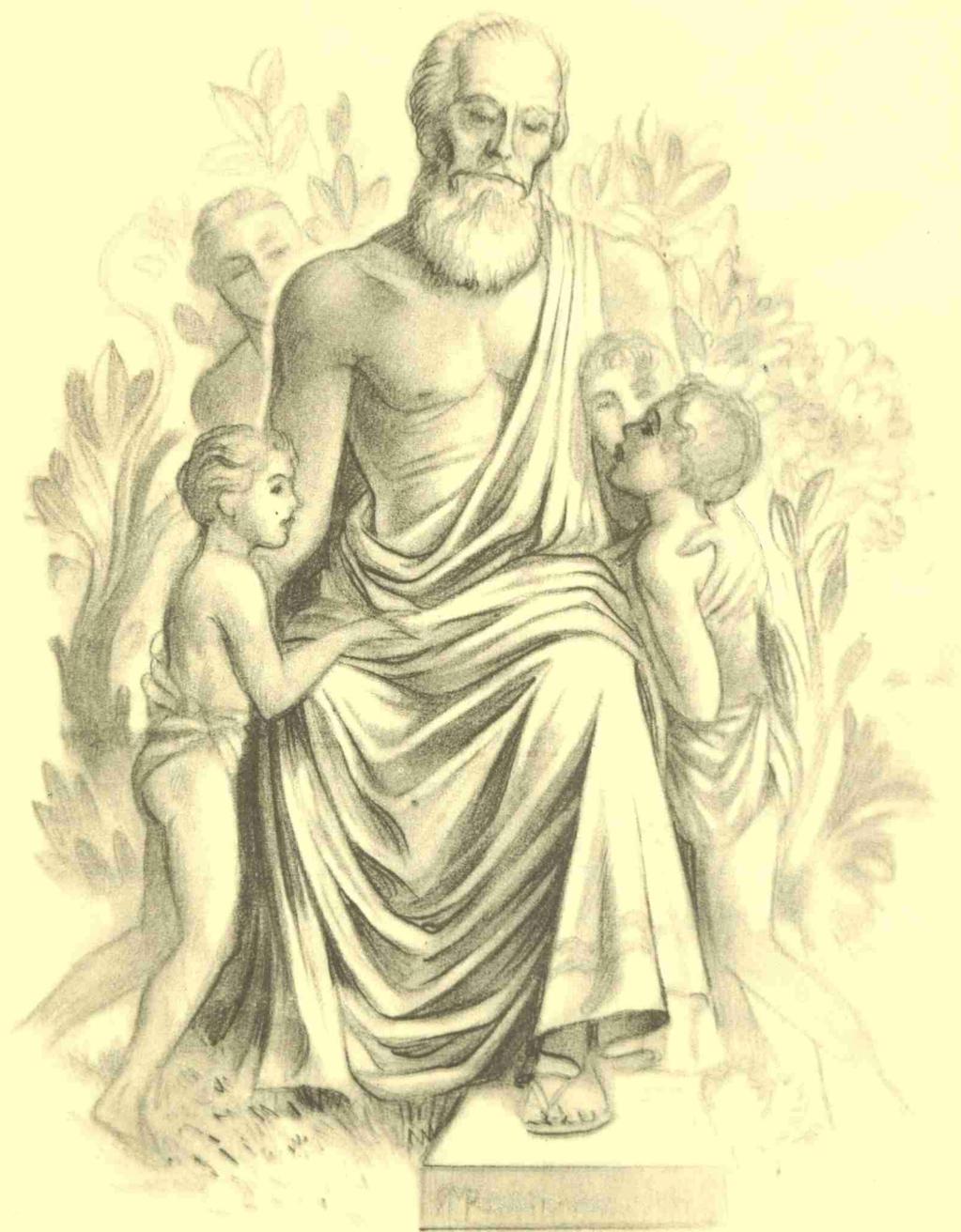
Con fisonomía distinta, la Legislación Aeronáutica ocupa un lugar importante en la enciclopedia jurídica y posee los elementos suficientes como para erigirse en ciencia autónoma. Además, su evolución es paralela a otras manifestaciones de la cultura superior argentina que responden a modernos medios de vida.

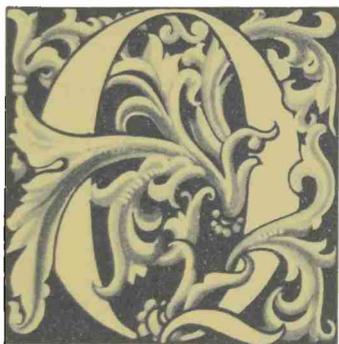
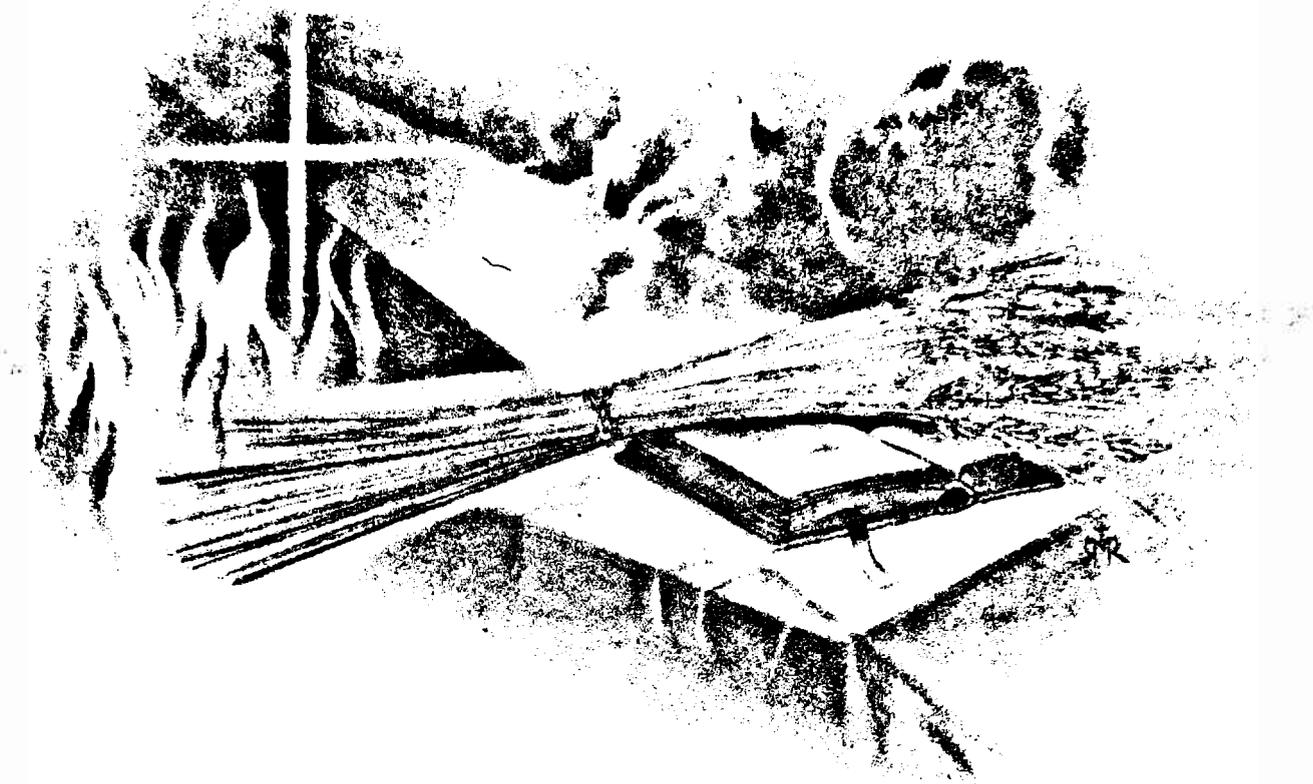
Las relaciones que surgen de la actividad internacional encierran gran parte de cuestiones jurídicas aéreas cuya solución trata de encontrar la Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I). Pero los países deben llevar al organismo el aporte de su esfuerzo para el mejor aprovechamiento del aire. Ello redundará en beneficio de la paz entre los pueblos y, por lo tanto, de la civilización humana.

El Instituto creado tiende también a ser fuente de consulta e información para los órganos del Estado y en la medida de sus fuerzas, de otras entidades científicas o particulares. Para cumplir sus fines, debe relacionarse con organismos similares del extranjero, desde el punto de vista netamente científico. Ello contribuirá a intensificar la amistad del pueblo intelectual argentino con otros pueblos y a hacerles conocer nuestro modo de pensar en materia aeronáutica, con toda franqueza y lealtad. Por ello, en la determinación de funciones, el Decreto de creación acuerda al Instituto el estudio e investigación profunda de todas las ramas del derecho aeronáutico, la formación de especialistas, la evacuación de consultas, las relaciones de orden jurídico aéreo con otras instituciones, nacionales y extranjeras, y la preparación de publicaciones científicas y su difusión. Pero el fin primordial perseguido por la Institución radica en el desarrollo racional de la ciencia jurídica aérea con el fin de prestar un importante servicio al país y a la humanidad. Al primero, afianzando los caracteres de su soberanía sobre su espacio aéreo, a la segunda haciendo posible la coordinación y el entendimiento entre las naciones, para un aprovechamiento pacífico de las posibilidades que el aire brinda a los hombres.



BIENESTAR INTEGRAL





UE las alas de la Patria llegaran a ser, con un concepto integral, el numen tutelar de la gran familia aeronáutica argentina, fué uno de los objetivos esenciales de la Secretaría. Cimentar en la moderna sociedad del aire los principios fundamentales sobre los cuales se estructuró la nacionalidad argentina, constituye un mandato legado por las glorias del pasado, y del cual la naciente Aeronáutica se ha erigido en fidelísima depositaria. Lleva la palabra de Cristo a todos los ámbitos del país donde palpita una manifestación de sus actividades; rinde culto a las virtudes civiles y militares de los forjadores de la Patria y a las magníficas epopeyas de las que fueron actores; y, finalmente, asiste, previene y soluciona en lo social, todos los problemas que puedan afectar a la colectividad en el orden espiritual, físico y económico.

Dentro del concepto real e integral del Estado conformado por el individuo, como célula vital, y la familia como órgano funcional, el Gobierno ha contemplado el mantenimiento de ambos elementos constitutivos y definitorios de la fisonomía de una nacionalidad, dentro de límites normales, y su perfeccionamiento progresivo; abarcando en tales propósitos el doble aspecto físico y moral.

Correlativamente con las realizaciones que para el mejoramiento económico y social se aplicaban en otros sectores de la actividad, también todo el personal que sirve a la Aeronáutica ha experimentado los beneficios de la Política Social del Superior Gobierno.

Además de las gratificaciones de servicio y suplementos de antigüedad, determinados por la Ley Orgánica de Aeronáutica, se regularizó la situación de todos, extendiendo al militar los beneficios del subsidio familiar y bonificaciones otorgadas al civil; implantóse el escalafón para los servidores civiles de la Aeronáutica; comenzó la construcción de barrios en las guarniciones y bases aéreas del interior, para alojamiento del personal militar y civil que en ellas trabajan o prestan servicios; se instituyeron cursos de especialización para el perfeccionamiento técnico y social y, finalmente, se aprobó el Estatuto para el Personal Civil, alcanzando sus beneficios y la mejora en los sueldos y salarios a más de 13.000 empleados, técnicos, operarios y maestranzas, con un promedio de aumento equivalente al 65 por ciento en las diferentes categorías, carreras y escalafones. La Aeronáutica ha entendido así su misión, al cumplimentar los propósitos altamente humanitarios que inspiran la nueva política del Estado, recuperando con su elevación al individuo y la familia, además de promover el bienestar de la colectividad, garantizar la justicia social y prever los problemas que puedan afectar al factor humano como valor esencial en la evolución de grandes perspectivas que se están operando en el país, en procura de asegurar el *Bienestar Integral*.



AYUDA SOCIAL



AMADA a salvaguardar el potencial humano, en lo social, sanitario y económico, la Dirección General de Ayuda Social de Aeronáutica (D.A.S.A.), ha llevado a cabo una obra que supera todas las previsiones y hace vislumbrar un futuro de amplísimas proyecciones. La justa valorización del factor humano, en el doble aspecto cualitativo y cuantitativo, dada por el Superior Gobierno de la Nación, y la legislación correlativa en materia de política social, exigió la creación de un organismo que tomara a su cargo propender al bienestar social y material de todo el personal militar y civil de aeronáutica, en el renglón individual y familiar.

Para satisfacer estos propósitos, el 26 de abril del año 1946 el Poder Ejecutivo creó la Dirección de Ayuda Social, elevada posteriormente a la categoría de Dirección General, bajo la dependencia directa de la Secretaría de Aeronáutica, y para cumplir misiones establecidas en el Decreto que le dió origen.

Como organismo nuevo, casi sin precedentes en el país, exigió un estudio consciente para su organización y posterior funcionamiento, razón por la cual se hizo necesario fijar etapas en base a una planificación racional —contemplada en el Plan Quinquenal— y llegar así a una estructuración definitiva.

Actualmente se ha alcanzado en gran parte el objetivo propuesto, al prestar servicios efectivos de carácter sanitario, social y económico, con rendimientos que superan las previsiones más optimistas.

El 1° de julio de 1946, la D.A.S.A. tomó a su cargo el cumplimiento del contrato celebrado entre el Instituto Aerotécnico y el Sanatorio “San José” de la ciudad de Córdoba, para la prestación de servicios sanitarios completos al perso-

En el local de ventas de D.A.S.A., los afiliados compran a precio de costo



nal y familiares de ese Instituto. Este primer ensayo de protección social fué estudiado, perfeccionado y posteriormente extendido a todos los integrantes de la Guarnición Aérea "Córdoba"

Con fecha 25 de julio de 1946 se aprobó, con carácter provisional, el funcionamiento del servicio sanitario de la D.A.S.A., y a tal efecto fué dividida la Capital Federal en zonas, designando profesionales en cada una de ellas para atender a los afiliados y sus familias en los consultorios particulares o a domicilio. De igual manera se designaron especialistas en todas aquellas localidades del país, donde se halla radicado el personal de Aeronáutica.

Quedó establecida también la provisión gratuita de fórmulas magistrales y específicos en las farmacias propias, y su adquisición por los afiliados en las farmacias particulares, adheridas, mediante el pago del 50 % por la D.A.S.A. y el otro 50% por cuenta del comprador. En el interior del país se contó con los servicios de Sanidad de Aeronáutica, cuyos facultativos facilitaron y cooperaron en el desarrollo de la obra de ayuda social.

La asistencia médica quedó complementada con la atención por especialistas, como así también el establecimiento de servicios de análisis clínicos, radiografías, kinesioterapia, inyecciones y curaciones, satisfaciendo inicialmente

REMISION DE MERCADERIAS POR LA DIVISION ECONOMIA FAMILIAR

OCTUBRE 1946 - JUNIO 1947

REPARTOS EFECTUADOS POR VEHICULOS DE LA REPARTICION (CAPITAL Y ZONAS SUBURBANAS)



PEDIDOS REMITIDOS AL INTERIOR DE LA REPUBLICA

POR FERROCARRILES

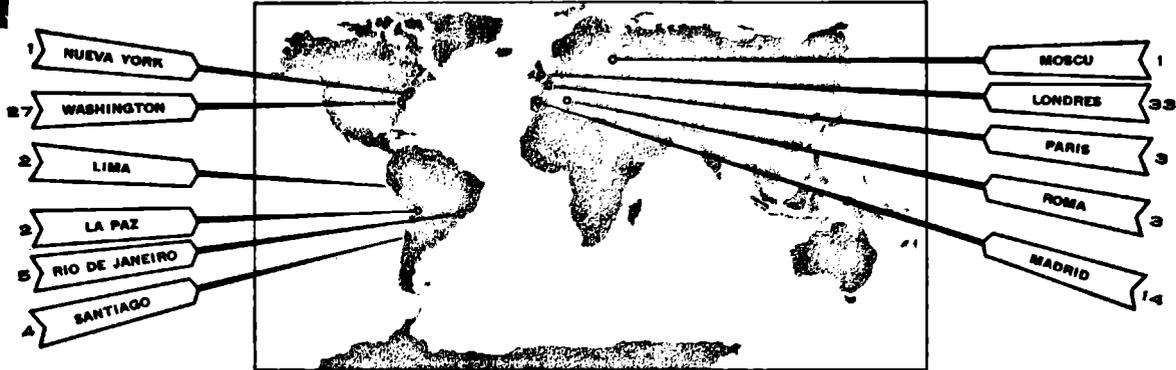


POR CORREO



REFERENCIA
CADA UNIDAD REPRESENTA
1000 ENVIOS

PEDIDOS REMITIDOS AL EXTERIOR



TOTAL REMITIDO
31.916 Kgs.

VOLUMEN DE VENTAS DE LA DIVISION ECONOMIA FAMILIAR

OCTUBRE 1946 JUNIO 1947

ALMACEN



CALZADO



BONETERIA



PERFUMERIA



LENCERIA



REFERENCIA
CADA UNIDAD REPRESENTA
25.000 PESOS

SASTRERIA



JOYERIA



VARIOS



ASISTENCIA SANITARIA

SERVICIOS ODONTOLOGICOS

AGOSTO 1946 JUNIO 1947

EXTRACCIONES



OSTURACIONES



PROTESIS COLOCADAS



TRABAJOS VARIOS Y CURACIONES



RADIOGRAFIAS DENTALES



REFERENCIA
CADA FIGURA REPRESENTA
500 ATENCIONES

ASISTENCIA SANITARIA SERVICIOS DE FARMACIA Y LABORATORIOS

AGOSTO 1946 JUNIO 1947

RECETAS DESPACHADAS



ESPECIALIDADES MEDICINALES



ORINA



MATERIA FECAL



GLUCOSA



UREA



RECUESTO GLOBULAR Y FORMULA LEUCOCITARIA



ERITROSEDIMENTACION



HEMOGLOBINA



VALOR GLOBULAR



ESPUTOS



TIEMPO DE COAGULACION Y SANGRIA



REACCION DE KAHN



EXUDADOS VARIOS

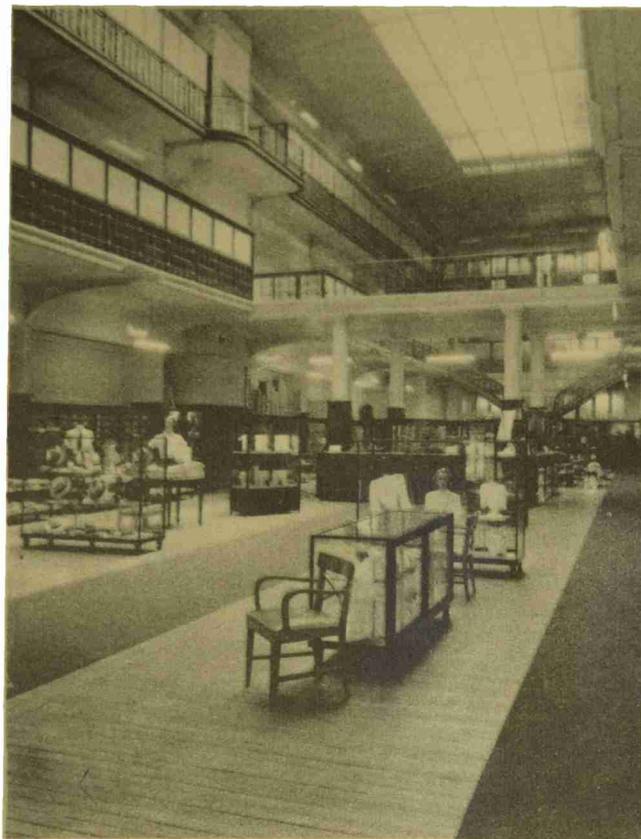


REACCION DE FRIEDMAN



REFERENCIAS
2.000 PREPARADOS c/u.
10 ANALISIS c/u.

Salones y Depósitos,
contienen todo lo que
el asociado pueda de-
sear adquirir

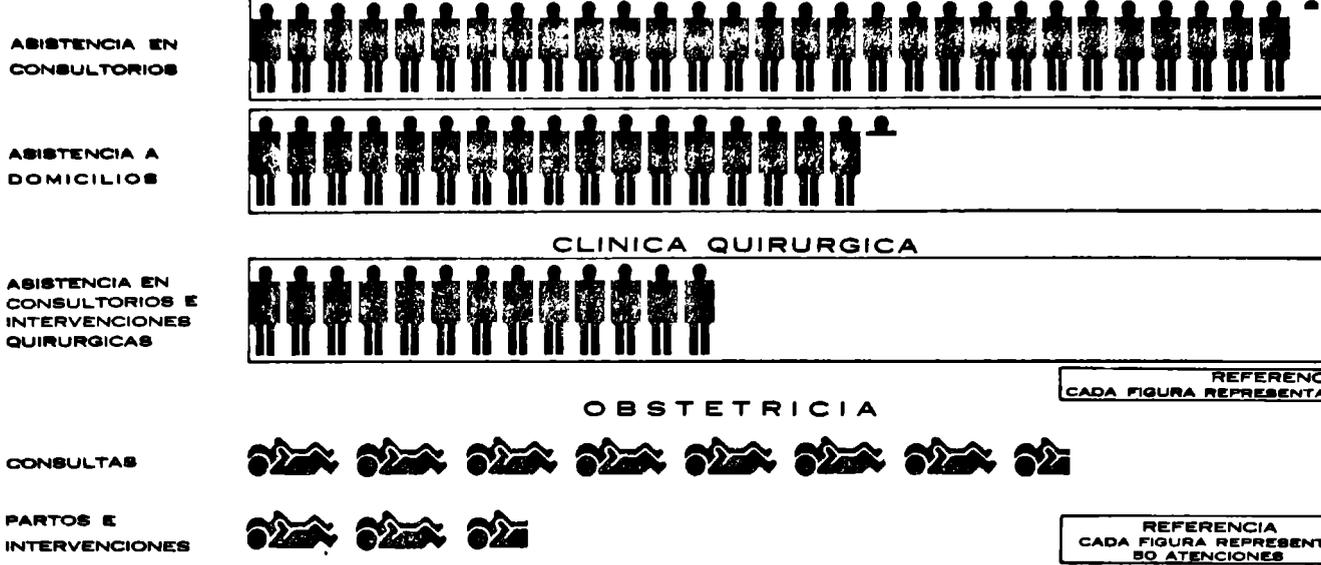


las necesidades de los radicados en la Capital y zonas suburbanas para todo lo relacionado con la internación y asistencia médica centralizada, y el 4 de junio de 1947 se inauguró el Sanatorio Quirúrgico y Consultorios Externos de la Dirección General de Ayuda Social, en la Capital Federal.

El estudio y solución de los problemas económicos de los afiliados correspondió a la División Economía Familiar y dada la situación económica imperante, con la elevación del costo de la vida, fué preciso encarar un problema arduo, cuya solución se logró en parte mejorando el nivel adquisitivo con la creación de un servicio de ventas, en el cual la calidad y los precios de la mercadería aventajaban al comercio en general.

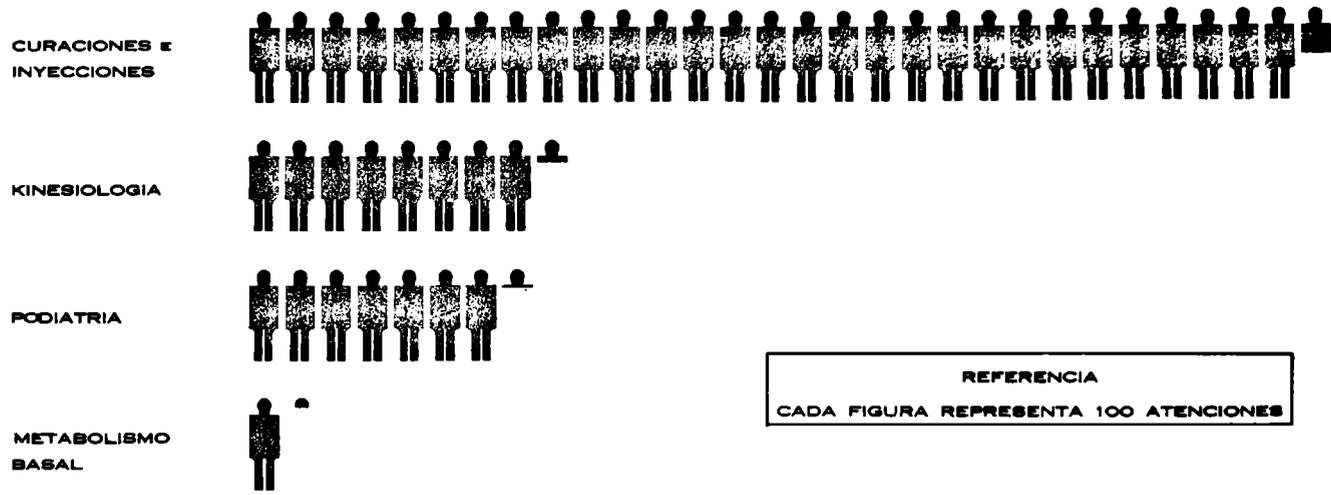
En forma concordante con los trabajos de instalación de los salones de venta en la Capital Federal, se esbozaron los planes y directivas tendientes a hacer llegar idénticas comodidades y beneficios a las Guarniciones Aéreas del interior. Esta labor de ampliación se ha iniciado ya como parte de los proyectos incluidos en el Plan Quinquenal, y materializando estos propósitos, se ha creado una proveeduría en la Guarnición Aérea "Córdoba", inaugurada oficialmente el 4 de junio de 1947. Este servicio se ampliará con la habilitación de salones de venta similares a los de Buenos Aires, en la citada ciudad mediterránea.

ASISTENCIA SANITARIA AGOSTO 1946 - JUNIO 1947
CLINICA GENERAL



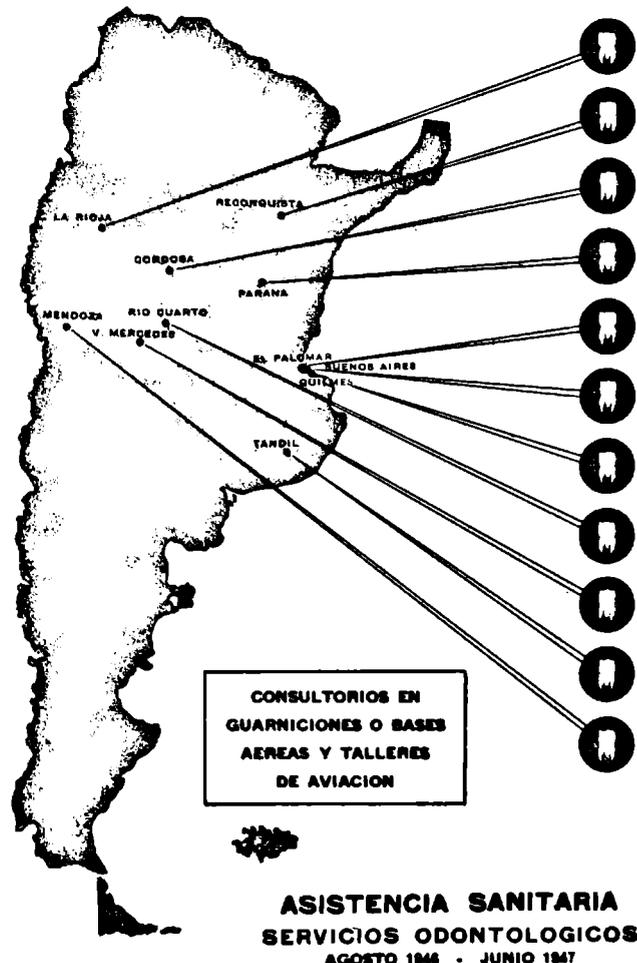
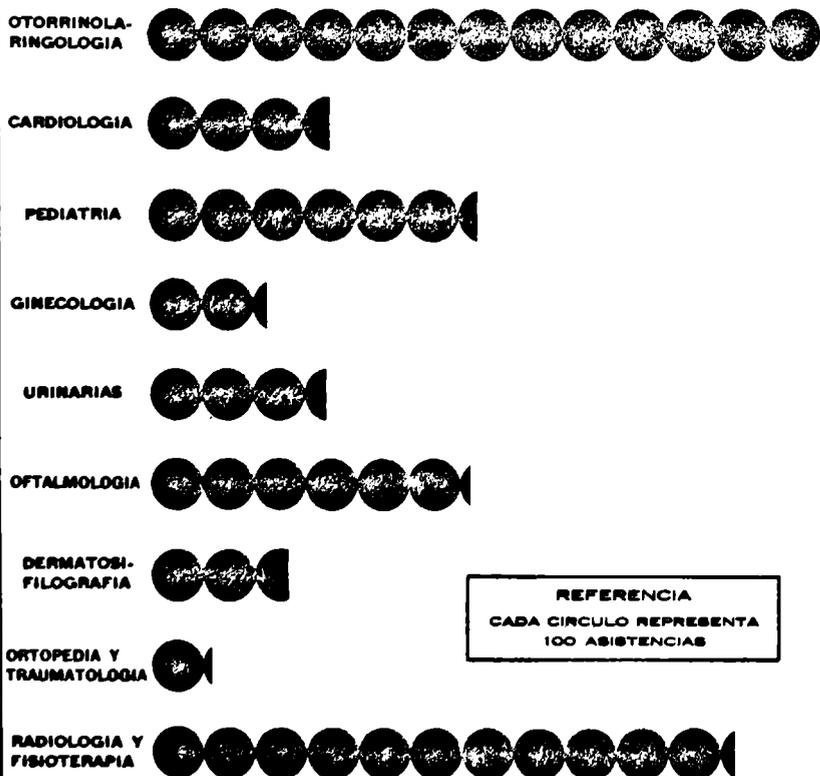
ASISTENCIA SANITARIA

SERVICIOS DIVERSOS
 AGOSTO 1946 - JUNIO 1947



ASISTENCIA SANITARIA

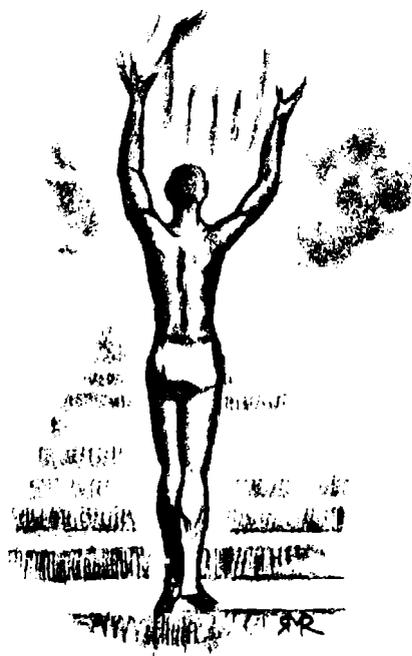
ESPECIALIDADES MEDICAS
 AGOSTO 1946 - JUNIO 1947



Las necesidades de los integrantes de comisiones destacadas al exterior, se han atendido, efectuándose varias remisiones de mercaderías fuera del país, obviándose de tal forma los inconvenientes surgidos de la carencia o escasez de bodegas, comunicación directa con el lugar de destino, etcétera.

El asesoramiento sobre el ejercicio del derecho está atendido por la División Asuntos Legales, a la cual corresponde el patrocinio, la representación judicial o en mandato sobre gestiones que alcanzan variedad de asuntos.

La experiencia en la actividad jurídica, demostró la conveniencia de que en las diversas guarniciones aéreas existan servicios locales de la especialidad, funcionando ya en forma completa en la Guarnición Aérea "Córdoba", mientras que en todas las demás bases aéreas y en el Taller Regional Río Cuarto se ha radicado, como anticipo, el servicio de garantía de alquileres, además de haberse iniciado la tramitación de extracción y legalización de partidas, dentro del territorio de la República y para el extranjero. De tan somero análisis de la actividad desarrollada por la Dirección General de Ayuda Social de Aeronáutica (D.A.S.A.), surge en forma nítida y precisa la magnitud de la obra emprendida y las proyecciones que ella está llamada a alcanzar. Igualmente se advierte la determinación clara de una misión profundamente humana, que sólo puede llevarse a cabo bajo la inspiración de los elevados postulados comunes a la cristiandad y que en lo terreno se sintetizan en la legislación de profundo contenido social que alienta la obra del Superior Gobierno de la Nación, empeñado en obras de *ayuda social*.



EL CÍRCULO DE AERONÁUTICA



ACIÓ el Círculo de Aeronáutica para constituirse como organismo en el cual se desarrollan las actividades sociales y culturales de la gran Familia del Aire. Estrechar vínculos entre el personal, identificándolo con la comunidad de ideales ; consolidar el espíritu de cuerpo ; acrecentar la conciencia aeronáutica ; relacionar a los miembros de las Fuerzas Aéreas extranjeras con nuestro medio; y encarar y dirigir un intercambio cultural de alcance internacional, son los fundamentos sobre los cuales se estructuró originalmente.

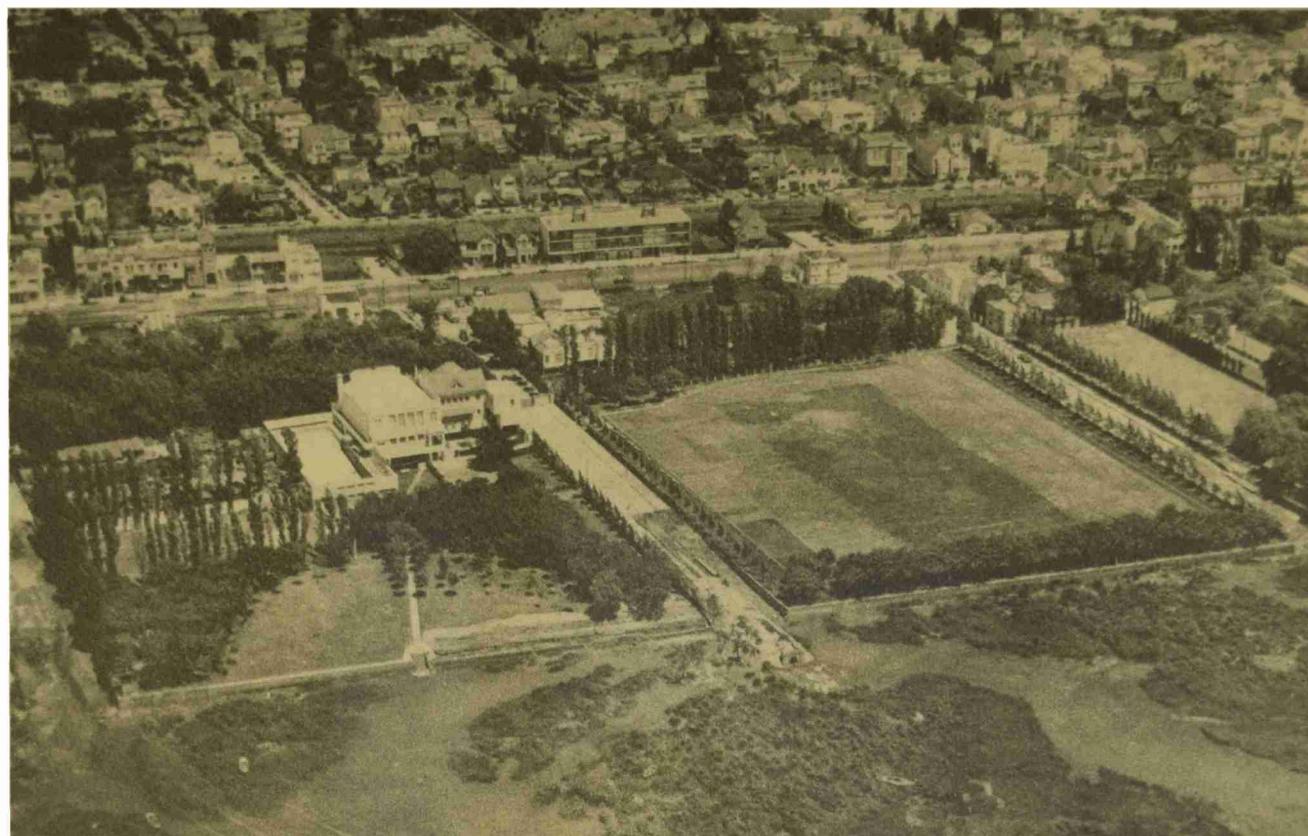
Tales fundamentos han sido consolidados, habiéndose logrado una mayor vinculación de amistad y camaradería entre los Oficiales de la Fuerza Aérea Argentina, entre sus familias y entre los miembros de Fuerzas Aéreas de las naciones amigas, creándose un ambiente grato para el desarrollo de la vida social, en todas las manifestaciones que le son propias.

La Institución se inauguró oficialmente el 4 de junio de 1946, ofreciéndose una recepción al Excelentísimo señor Presidente de la Nación, a la que concurren Ministros y Secretarios de Estado, Delegaciones asistentes a la transmisión del mando, Cuerpo Diplomático, Legisladores y Autoridades Nacionales.

Conjuntamente con la inauguración de la sede social, se habilitó la sede deportiva en la localidad de Vicente López, donde los asociados pueden desarrollar ampliamente las actividades correspondientes, brindándose a la vez un ambiente propicio para el descanso.

Para satisfacer uno de los puntos vitales del ideario de nuestra Aeronáutica, el bienestar social, se encuentra en vías de estudio un proyecto de establecer

En Vicente López,
el Círculo de Aero-
náutica tiene su sede
deportiva de verano



miento de una colonia de vacaciones para hijos del personal subalterno y civil, que funciona en uno de los chalets existentes en dicha sede.

Se desarrolló una intensa actividad social, habiéndose ofrecido recepciones a Jefes y Oficiales de Fuerzas Aéreas extranjeras, a Miembros de Misiones Aeronáuticas, a Aviadores Civiles de paso por nuestro país, al personal militar recientemente ascendido y también numerosas comidas de camaradería entre Jefes y Oficiales de nuestra Aeronáutica.

La actividad cultural ha sido pródiga. Figuras descollantes del mundo científico, religioso y militar, dictaron conferencias sobre temas de cultura general o de carácter técnico.

Jefes, Oficiales y profesionales de reconocida capacidad disertaron sobre temas tales como Meteorología Aeronáutica, R.A.D.A.R., Material Aeronáutico, Medicina Aeronáutica, y otras materias atinentes a la especialidad.

Tópicos de fisiología y psicología aplicados al medio, fueron desarrollados por médicos notables, quienes con autorizada y meridiana expresión han logrado acrecentar sensiblemente nuestro acervo cultural.

El toque espiritual, justamente valorizado por las autoridades del Círculo como componente fundamental de la formación del hombre de armas, estuvo a



El Círculo de Aeronáutica

cargo de prestigiosos oradores sagrados, quienes en la austera serenidad de su palabra han sabido llegar hasta sus espíritus como portadores del mensaje evangélico o del consejo cristiano. Un vasto plan de trabajo, del cual gran parte se encuentra ya en realización, fué encarado por las autoridades del Círculo de Aeronáutica, debiendo citarse como dos de los puntos más importantes del programa de actividades, la reorganización de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, y la estructuración de la Revista Nacional de Aeronáutica sobre la base de la Revista de Informaciones, jerarquizando el medio de difusión de ideas del personal superior.

Fomenta también el Círculo las manifestaciones deportivas, tanto sea propendiendo a la realización de concursos entre sus asociados, como patrocinando los que desarrollan instituciones que no cuentan con suficientes medios materiales, pero cuyos miembros merecen amplio estímulo. La sede central dispone de canchas de bowling, de esgrima, ring de boxeo y sala de gimnasia; en tanto que las instalaciones de Vicente López cuentan con pileta de natación y canchas de tenis y pelota a paleta. Entienden las actuales autoridades de Aeronáutica que el deporte constituye un medio ideal para fortalecer músculo e intelecto, robustecer las virtudes morales y despertar anhelos de superación. Satisfechos los ideales que fundamentaron la creación del Círculo de los hombres del aire, la institución tiende a proseguir la trayectoria de sus similares para acrecentar el espíritu de cuerpo, forjador de la disciplina y piedra angular de las instituciones armadas.



ORIENTACIÓN CULTURAL



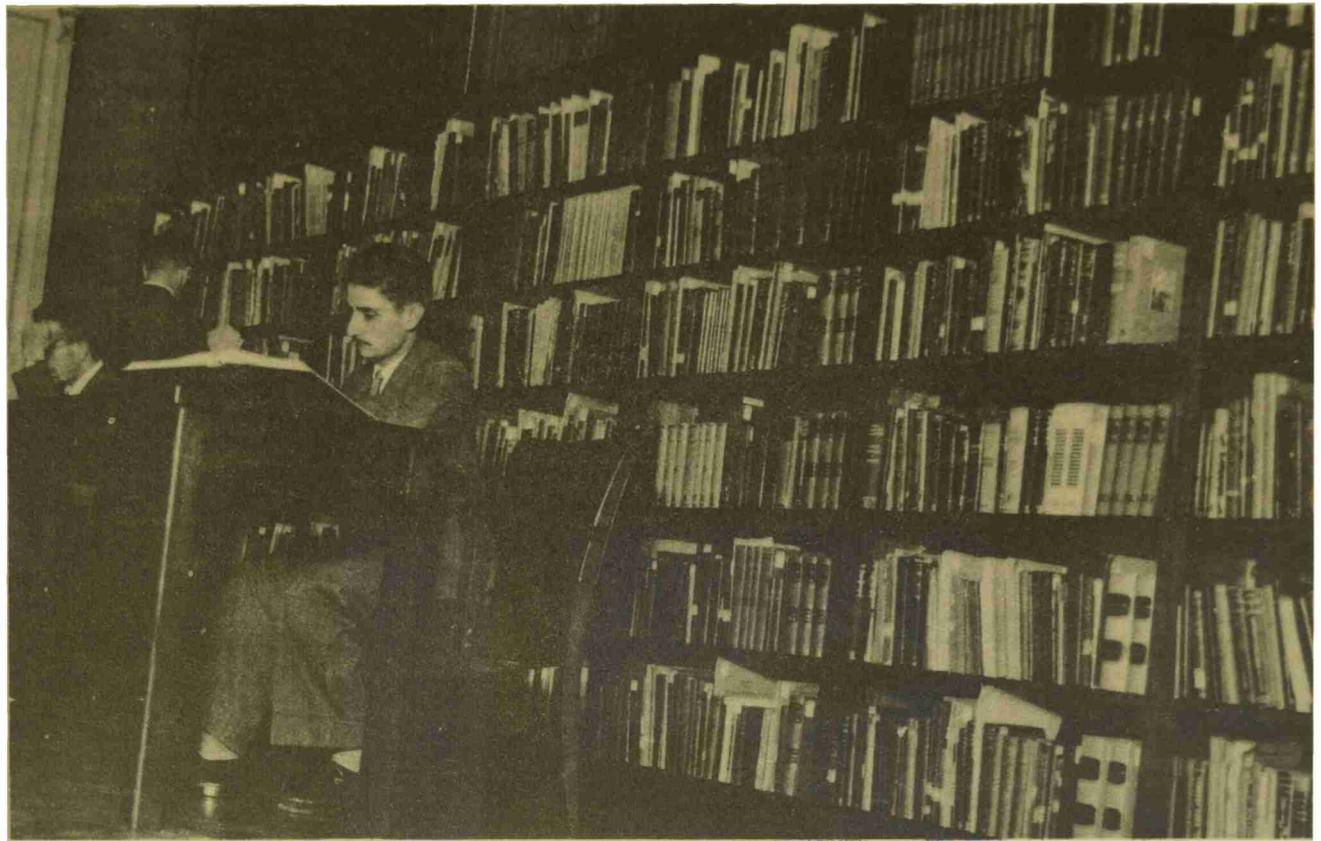
ADA vez son más notorios los impulsos que mueven al hombre a estudiar, a informarse, a documentarse, unas veces impelido por afán natural de superación, otras estimulado por la complejidad de la sociedad moderna de la cual forma parte y que lo obliga a munirse de todos los medios para proseguir, sin desmayos ni desventajas, el ritmo de la vida. También ese afán de estudio obedece, no ya al duro imperio de una necesidad, sino al humano deseo de recrearse o gustar de la satisfacción que proporciona la lectura, aumentando el caudal de sus conocimientos.

La Secretaría de Aeronáutica fué al encuentro de tan nobles e inspirados apetitos, para satisfacerlos y estimularlos en cuanto a la aviación se refiere, dotando al país de una nueva institución cultural que, como órgano viviente de su estructura social, contribuye al acrecentamiento del patrimonio intelectual de la Nación. Para llegar a ello puso en ejecución una iniciativa que diera lugar, hace ya veinte años, a la creación, por Decreto, de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, medida que circunstancialmente y hasta entonces no había prosperado.

Los comienzos de esta Biblioteca Nacional fueron difíciles, pero la labor de organización desarrollada desde principios del año 1945 ha permitido que hoy ese organismo ofrezca al público un conjunto de más de 9.000 volúmenes, con sus catálogos técnicamente compilados y muchos de cuyos títulos reúnen gran valor técnico y literario, por ser ejemplares únicos o casi únicos en el país y que representan las primeras publicaciones periódicas argentinas.

La importancia de la Biblioteca, que funciona bajo la dependencia del Círculo de Aeronáutica, se acrecienta con la incorporación de nuevos elementos

Colecciones numerosas, clasificadas específicamente, para aumentar la cultura



provenientes de todos los países del mundo, tendiendo a alcanzar el ideal de que en sus anaqueles o catálogos esté registrada cualquier pieza bibliográfica relacionada directa o indirectamente con la Aeronáutica y que constituya un aporte para el estudio de estas disciplinas. Tal preocupación en el sentido de contar con mayor colección bibliográfica, representa para quien guste de la investigación o desee simplemente ampliar el caudal de sus conocimientos, disponer de un retiro apacible. La mencionada institución presta valiosa cooperación dentro de la esfera técnica, como asimismo en lo social.

Al cumplirse el tercer aniversario de la creación de la Secretaría, e iniciándose un nuevo período que presenta a la Aeronáutica Argentina en marcha hacia la conquista definitiva de un Poder Aéreo compatible con las necesidades del país, y considerando que sobre la base de lo asimilado de la experiencia ajena, era ya posible surgir en el aspecto cultural con características propias, poniendo de relieve el grado de progreso alcanzado por la aviación argentina en todas sus formas, se transformó la antigua "Revista de Informaciones Aeronáuticas", en la "Revista Nacional de Aeronáutica", de mayores alcances y destinada a reflejar dichas manifestaciones y a contribuir en la orientación de la conciencia aeronáutica argentina. Revista y Biblioteca, son el basamento de la *orientación cultural*.

DIRECCIÓN ESPIRITUAL

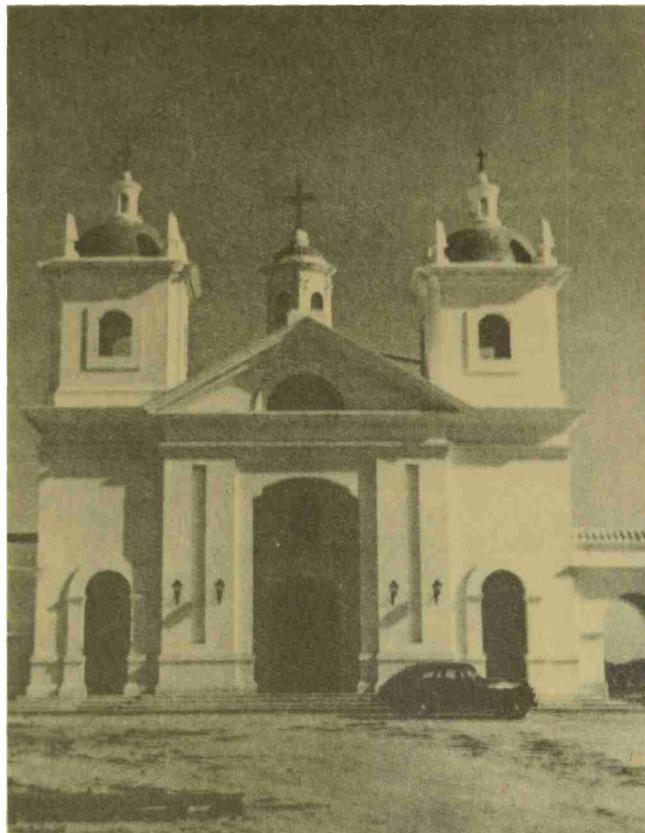


NCUADRADO dentro de propósitos claros y terminantes, el Clero de Aeronáutica orienta su acción hacia la formación cristiana del personal de la Institución, guiando al cuerpo de capellanes un único pensamiento: impregnar de sólido sentido moral la conciencia aeronáutica. No puede hacerse obra duradera, digna y grande, si no se echan como fundamento de ambos principios la justicia, la Caridad y la paz. La justicia hace germinar la paz, la que es un don de Dios y por ende donde no hay justicia no puede establecerse aquélla. Al establecer esta verdad cristiana, se ha predicado con renovado fervor en la creencia de que así se contribuye eficazmente a dar a nuestra organización una fisonomía de valores permanentes que sean su gloria y su sostén.

Los capellanes han trabajado, y lo hacen sin desmayos, para llevar al mundo el sentido cristiano de la vida, luchando y predicando sin tregua para restaurarlo todo en Cristo: el destino de la familia, el destino de la sociedad humana, el destino de la paz del mundo. Esa dedicación constante de quienes son los auténticos intérpretes de las doctrinas de la Iglesia, que por otra parte son profesadas por el personal superior en ejercicio del mando, determina para el Clero Castrense la imposición de un mandato claro y terminante, en el sentido de que las enseñen y propaguen, en las inteligencias y en la vida de la juventud militar.

Amor a Dios, a la Patria, a la Institución y al Hogar, han sido los principios proclamados y predicados por los sacerdotes, en la seguridad de que así contribuyen a la formación de una juventud sana y fuerte de espíritu, capaz de dar a la Patria días de gloria. Asimismo, se ha procurado dar una sólida formación mo-

Izquierda: "La Escuela debe estar junto al Templo..."
Derecha: Oficiando Misa de Campaña



ral a los jóvenes, para que no extravíen su criterio, para que no equivoquen su rumbo, para que se mantengan en la verdad, en el bien, en el culto del honor. En suma, se ha tratado, con empeñoso afán, de inculcar un bello sentido de amor a las virtudes y de respeto por la Palabra Divina.

En toda forma se ha procurado alcanzar los más hondos repliegues de su alma, a fin de hermosarla con todo lo grande, lo noble, lo digno y lo bello que brinda la existencia. Insensiblemente y sin ejercer violencias, se ha procurado llevar a todos una saludable inquietud espiritual, despertando ansias nuevas de penetrar en los dominios que cultiva la Iglesia.

Al Vicario General de Aeronáutica, encargado de la conducción espiritual de la Institución, ha correspondido impartir directivas concretas para el desarrollo de las actividades de los Capellanes; traduciéndose éstas en una labor fecunda y provechosa para el bienestar integral del personal de Aeronáutica, y refirmando la formación moral de cada uno y de todos sus componentes.

Esta labor se ha desarrollado en las guarniciones, bases y unidades aéreas del país, mediante clases y conferencias, además de los servicios religiosos oficiados regularmente y los que se han llevado a cabo en las solemnidades patrióticas y militares, que son celebradas con unción profunda.



Para estar más cerca de Dios

La importancia que en la Aeronáutica Nacional se da al bienestar espiritual queda concretamente definida con la transcripción de dos párrafos del discurso pronunciado por S. E. el señor Secretario de Aeronáutica, Brigadier General Bartolomé de la Colina, el 24 de septiembre de 1946, en la Guarnición Aérea "Córdoba" con motivo de la inauguración de la Capilla y entronización de la imagen de Nuestra Señora de Las Mercedes, Patrona principal de la Aeronáutica Argentina, acontecimiento que significó la ratificación de convicciones.

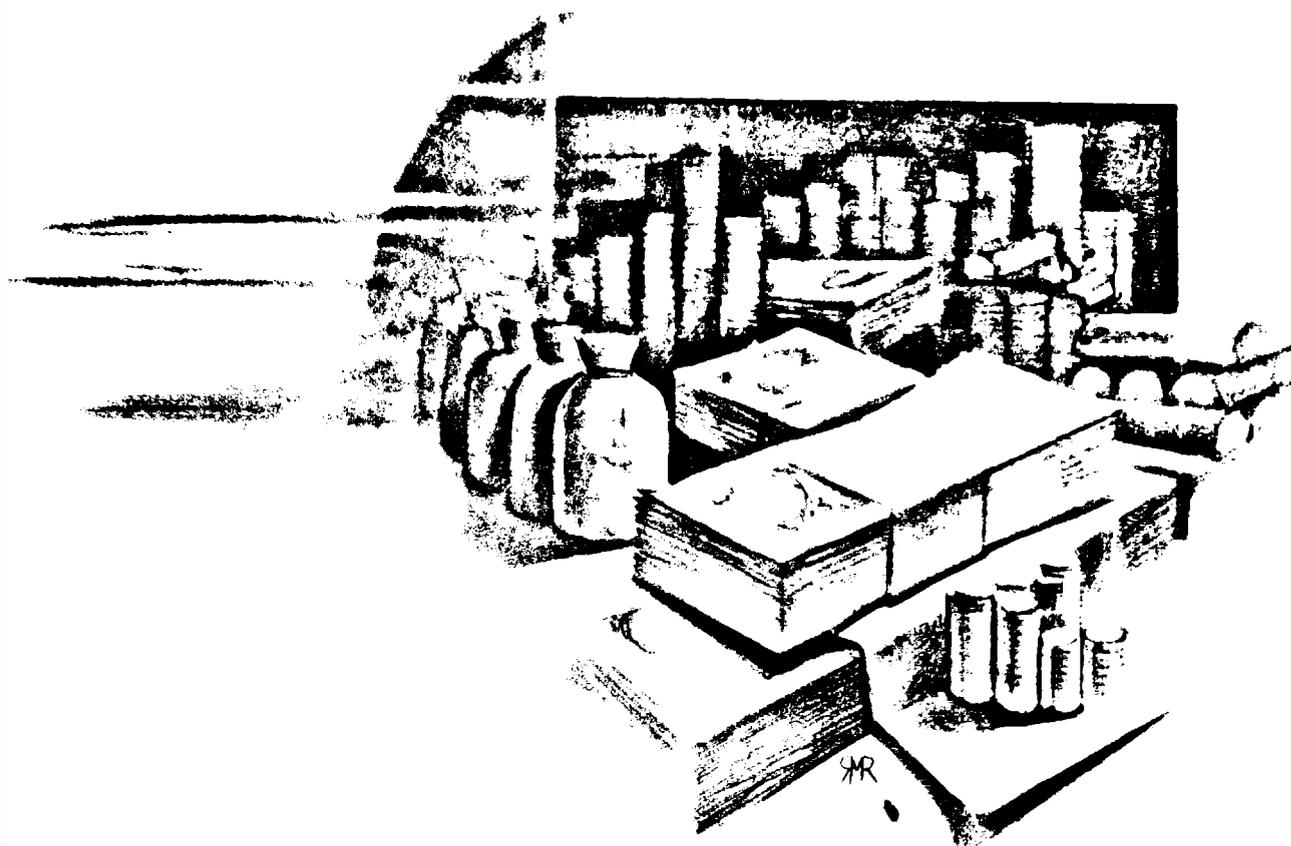
"Porque, como el romano, "hombres somos y nada de lo humano nos es ajeno". Sentimos esa hambre y sed de lo divino, esa necesidad de abreviar en las "fuentes eternas del espíritu y, hombres sumergidos en la zona profunda de los "grandes misterios del espacio, que también son misterios de Dios, necesitamos "reclinar la frente en la meditación serena y vivificante de lo religioso, para comprender con Pascal "que si el misterio es inexplicable al hombre, más inexplicable es aun el hombre sin el misterio"

"Todo esto, señores, explica claramente por qué se ha alzado este templo. "Diremos aún más: lo hemos levantado en esta Guarnición Aérea de Córdoba, "nido de las escuelas aeronáuticas, para cumplir la frase de Avellaneda: "La escuela debe estar junto al templo, porque si en una se aprende a conocer "a Dios, en el otro se aprende a amarlo". Queda así reseñada brevemente la forma e intensidad con que en Aeronáutica sus autoridades dan especial importancia a las cosas del alma, preocupándose porque todo el personal cuente con la adecuada *Dirección Espiritual*.



COMO SE GASTA Y PARA QUE





SIENDO una compleja manifestación del progreso humano, la Aeronáutica debió superar la improvisación de sus hombres, buscando el auxilio de otras ciencias que le permitieran, con la compulsión constante de los guarismos, conocer la estimación cuantitativa y cualitativa de su actividad, ajustar ésta a los medios disponibles y apreciar, con un cálculo anticipado y previsor, los recursos exigidos para la prosecución de su cometido como *generadora de progreso y custodia de la Soberanía Nacional*, misiones que le toca compartir con otras manifestaciones del país.

La administración de los fondos que el Estado dedica a la ejecución de las obras de bien común corresponde, dentro de la Aeronáutica Nacional, a la Dirección General Administrativa, que en su carácter de organismo económico-financiero desarrolla sus funciones específicas en forma paralela con el ritmo siempre ascendente impreso a la actividad aérea.

Dicha dependencia ha experimentado, en su estructuración, diversas modificaciones acordes con el aumento de sus responsabilidades y como lógica consecuencia, también, de la mayor envergadura de las adquisiciones y obras realizadas y las que se llevan a cabo en cumplimiento del Plan Quinquenal.

De simple División de la ex Dirección General del Material Aeronáutico, se transformó luego en Dirección Administrativa, elevándose más tarde a la categoría de Dirección General al procederse a la organización de la Secretaría de Aeronáutica, con jerarquía de Departamento de Estado y corresponderle, en consecuencia, presupuesto propio y manejo de recursos.

Para tener una idea de las tareas que desarrolla, baste decir que a su cargo se halla la previsión, percepción, distribución, inversión y fiscalización de todos los fondos de la Aeronáutica, como asimismo la dirección e inspección de los servicios administrativos de las reparticiones, mandos y unidades.

Siempre en el orden administrativo, el análisis de los presupuestos asignados a la Aviación en años anteriores, su comparación con los fondos de que dispone actualmente revela, más que un aumento de disponibilidades económicas, la trascendencia de la evolución operada, apreciándose en toda su importancia la misión que en el plano nacional cumple y debe desarrollar todavía la Aeronáutica.

Así se ve que en el año 1942, siendo la Aviación parte integrante del Ejército, las inversiones destinadas a aquélla constituyen solamente el 11 % del presupuesto total para gastos militares. Operada la estructuración de la Aeronáutica bajo formas autónomas en el año 1945, las realizaciones que inmediatamente se concretaron en una intensificación de las actividades y la consiguiente extensión de la conciencia respectiva, determinaron en el Superior Gobierno la convicción de que, para afianzar esas conquistas y hacer de la Aeronáutica Nacional en todos sus órdenes un instrumento eficaz, resultaba imperioso dotarla con los recursos que habrían de permitirle respaldar debidamente todos sus esfuerzos.

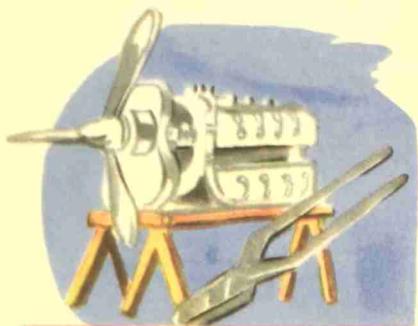
En el presupuesto correspondiente al año 1947, y dentro de los tres organismos militares afectados a la Defensa Nacional, correspondió a la Aeronáutica el 21 % de las inversiones, mientras que el Ejército llevó el 47 % y la Marina el 32 %.

Siempre en el capítulo relativo a los gastos, corresponde señalar que del presupuesto total de la Aeronáutica, para el año 1947, el 38 % fué invertido en sueldos y salarios, mientras que el 62 % restante estuvo dedicado a la provisión de materiales, equipos, construcciones, etcétera.

Hasta aquí, la relación de cómo se gasta ; para saber en qué medida se produce en Aeronáutica es necesario recurrir a la Estadística que, como ciencia auxiliar de aquélla, estudia a través de los números, su actividad para avizorar su porvenir y prever el desarrollo futuro de sus alas. También corresponde a la Estadística, mediante el estudio de los hechos pasados y presentes, anticipar las medidas que permitan extraer beneficios y conclusiones positivas de los hechos por venir.

PRESUPUESTO DE AERONÁUTICA 1947

MATERIAL-CONSTRUCCIONES-EQUIPOS, ADMINISTRACIÓN ——— 62%



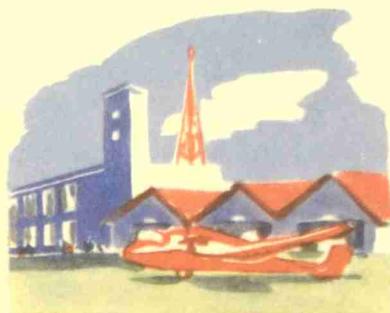
MATERIAL

16%



COMBUSTIBLE -

12%



INFRAESTRUCTURA

9%



TRÁNSITO AÉREO

2%



METEOROLOGÍA

6%



FABR. Y REP. DE AVIONES

10%



SANIDAD -

2%



VESTUARIO Y EQUIPO

13%



ESCUELAS E INSTITUTOS

15%



AERONÁUTICA CIVIL

9%



ADM. Y FUNCIONAMIENTO

6%

SUELDOS - SALARIOS y JORNALES ——— 38%

PERSONAL MILITAR — 41%

PERSONAL CIVIL — 59%

30%

70%

20%

2%

26%

47%

5%



SUPERIOR SUBALTERNO

TÉCNICOS DOCENTES EMPLEADOS OBREROS SERVICIO

El estudio de los fenómenos humanos, mecánicos, físicos y meteorológicos en su íntima relación con la aeronavegación, son susceptibles de mediciones, labor que corresponde a la Dirección General de Estadística de Aeronáutica. Ella reúne, compila y analiza todos los factores, para extraer deducciones que representan el índice matemático de la relación existente entre las inversiones y el rendimiento de la labor a que ellas han sido dedicadas.

Gracias a la Estadística, se puede comprobar el progreso alcanzado por la actividad aeronáutica en el transcurso de los últimos años, como asimismo en otros órdenes de realizaciones. En ambos casos, el conocimiento de cifras reales, exactas y precisas, sirve para el desarrollo de la futura planificación, que ha de redundar todavía en un mayor progreso de la aeronavegación en la Argentina.

Así, mediante el concurso de la Estadística se sabe que :

—El impulso dado a la Infraestructura produjo un considerable aumento en la cantidad de aeródromos habilitados, con respecto al período previo a la organización de la Secretaría de Aeronáutica ; la superficie de pistas y plataformas existentes a fin de 1947, con un total de 1.500.000 metros cuadrados, representa el triple de la cubierta dos años antes ; el área ocupada por hangares tuvo también singular crecimiento, llegando a cuadruplicarse la superficie cubierta de 1945 ; los edificios destinados a estaciones de pasajeros crecieron en igual proporción. Vale decir, partiendo de cuatro aeropuertos deficientemente organizados, afectados en 1944 al servicio aerocomercial, se llegó en 1947 a quintuplicar tal número, previéndose para el término del Plan de Gobierno disponer de 142 aeropuertos y aeródromos, cuyas facilidades hará posible el máximo desarrollo del transporte aéreo, que tantos beneficios reportará a la nación.

—Para garantizar la seguridad de vuelo, el país dispone hoy de 233 estaciones meteorológicas, lo que significa un incremento del 70% con relación al año 1945; en cuanto a los organismos de control, inexistentes en 1944, al finalizar el año 1947 se contaba ya con 113 núcleos, que proveen protección a 11 rutas aéreas principales ; finalmente, de 18 equipos transmisores y 16 estaciones radioeléctricas que funcionaban en 1945, se ha llegado hoy a tener en funcionamiento la cantidad de 678 y 113, respectivamente.

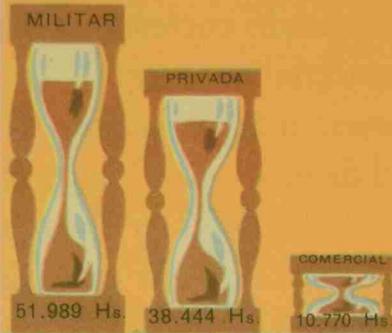
—La fabricación de aviones, motores, hélices, instrumentos y equipos, acusa progresos muy grandes ; de 1943 a 1947 la producción en algunos rubros ha llegado a incrementarse casi cien veces, y el último año de silenciosos e ininterrumpidos esfuerzos, produjo como síntesis un avión nacional de propulsión a reacción, bautizado “Pulqui”, que significa “Flecha”

EL ÍNDICE MÁS ELOCUENTE DEL PROGRESO AERONÁUTICO NACIONAL

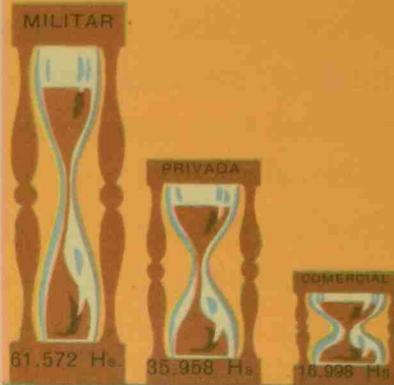
HORAS VOLADAS



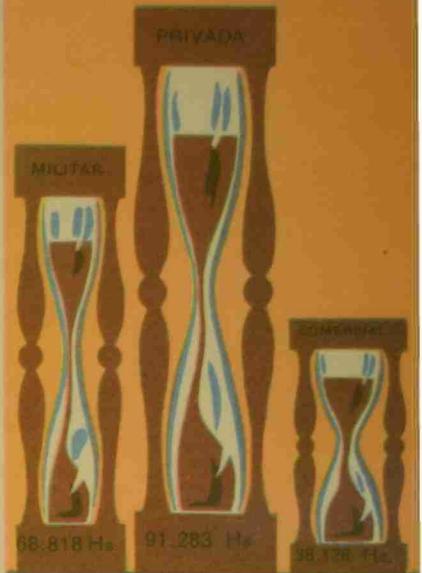
TOTAL 89.671 Hs.



TOTAL 101.203 Hs.

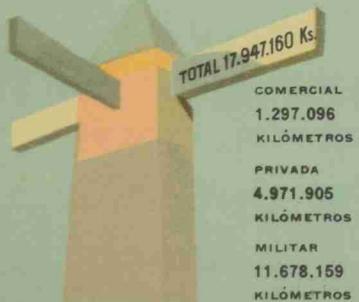


TOTAL 114.528 Hs.



TOTAL 198.229 Hs.

KILÓMETROS RECORRIDOS



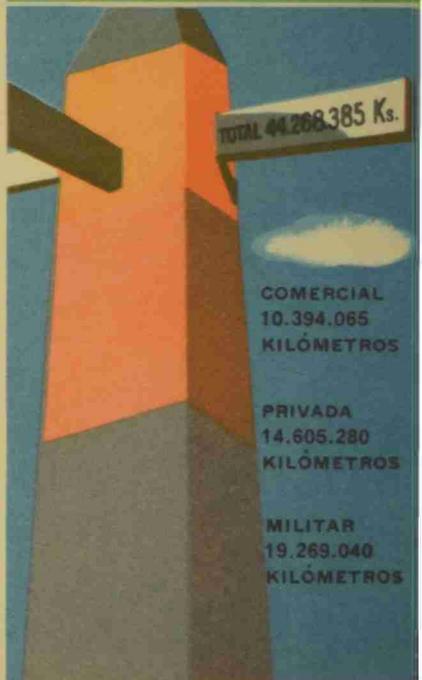
TOTAL 17.947.160 Ks.



TOTAL 19.845.601 Ks.

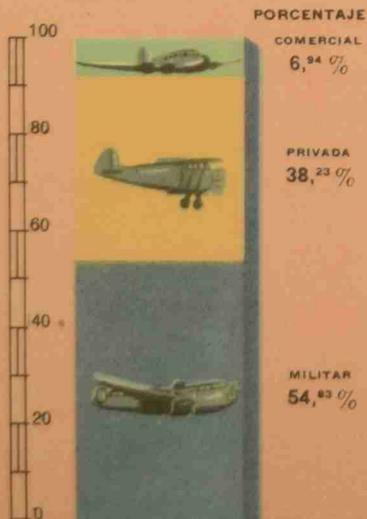


TOTAL 25.661.730 Ks.

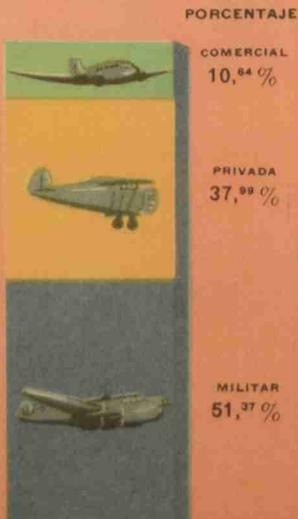


TOTAL 44.268.385 Ks.

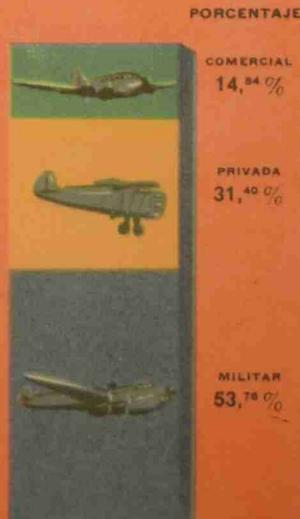
PORCENTAJE CORRESPONDIENTE A CADA RAMA



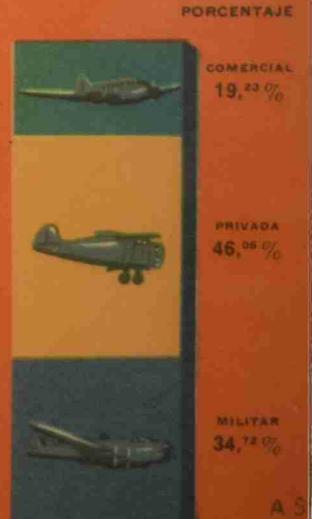
1944



1945



1946



1947

—Las performances correspondientes al material asignado a la Fuerza Aérea Argentina registran superación constante. La incorporación de los aviones Gloster “Meteor” accionados por motores a chorro, triplicó la velocidad de los aparatos de caza hasta entonces existentes en el país; los Avro “Lincoln” de bombardeo, multiplicaron por diez la capacidad de carga con respecto a los antiguos modelos en servicio, y su alcance es 12 veces superior; en lo relativo a material de transporte, la incorporación de Douglas DC-4, Vickers “Viking” y Bristol 170, en crecido número, significa para el Comando correspondiente la posesión de elementos técnicos muy superiores al material anterior.

Pero el rubro en el cual se aprecia más claramente el progreso aeronáutico nacional, es el inherente a la actividad de vuelo. Los kilómetros recorridos y las horas navegadas se han duplicado de 1945 a 1947, y el porcentaje correspondiente de cada rama ha tomado también el cauce de una más lógica distribución, pues correspondiendo en 1945 a la Aeronáutica Militar el 55% de la actividad total y sólo el 45% restante a las actividades privadas y de aeronavegación comercial, en 1947 la Fuerza Aérea Argentina ha absorbido sólo el 34% del total volado, es decir un tercio, mientras que casi un 20% tocó a la Aeronáutica Comercial y el 46% a la Aeronáutica Privada. Sería de no terminar la enumeración detallada de todos los índices que demuestran claramente el progreso aeronáutico nacional en el curso de los últimos cuatro años; sirva la síntesis que antecede, como base de una orientación general que ilustre al público de *como se gasta y para que*.



CRONOLOGÍA DE LAS REALIZACIONES MÁS IMPORTANTES



ARCA el año 1943 la iniciación de una nueva etapa, constructiva y orgánica, para la Aeronáutica Nacional, cuyas realizaciones, cumplidas con precariedad de medios en un panorama de retraso con respecto al resto del mundo, han permitido al país verla adelantar hacia el lugar que le corresponde, de acuerdo a su categoría. Sin entrar a analizar los porqué de su atraso, movida sólo por el afán de elevarse ante la consideración y respeto de los argentinos y de recuperar los años perdidos, comenzó su desarrollo orgánico dentro de las normas de orientación impuestas por las autoridades del Superior Gobierno Nacional, que comprendieron cuál era el importante papel que estaba llamada a desempeñar.

Cada paso fué consecuencia de estudio minucioso, basado en las necesidades del país, sus posibilidades, y las enseñanzas dejadas por la experiencia de las naciones que marcan rumbos en la materia.

Y se inicia así:

En julio de 1943, la ex Fábrica Militar de Aviones pasó a depender de la ex Dirección del Material Aeronáutico del Ejército.

En el mismo mes y año, la Dirección del Material Aeronáutico del Ejército también pasó a depender del ex Comando de Aviación del Ejército.

En igual fecha, la Dirección de Aeronáutica Civil se incorporó al citado ex Comando, reuniendo de esta manera, bajo una dependencia única, las dos grandes ramas de la Aeronáutica.

En octubre de 1943, la Fábrica Militar de Aviones se transformó en Instituto Aerotécnico, obteniendo así para el país un organismo de investigaciones aeronáuticas, con orientación científica, perfectamente definida para el desarrollo de la industria.

En febrero de 1944 se creó el ex Comando en Jefe de Aeronáutica, otorgándosele idéntica categoría que al Comando en Jefe del Ejército.

Desde ese momento, al crearse este organismo, las realizaciones en los distintos órdenes fueron las que siguen :

Creación de la Escuela Militar de Paracaidistas (ex Escuela de Tropas Aerotransportadas) y de la Escuela de Especialidades, centros de reclutamiento de personal destinado a importantes ramas de la Aeronáutica Militar.

Reestructuración de la instrucción y formación de alumnos aviadores en la Escuela de Aviación Militar, obteniéndose posteriormente el ingreso de los cadetes directamente del medio civil, al primer año de estudios del Instituto.

Intensificación de la actividad del Instituto Aerotécnico, encarando la construcción del avión DL-22, de entrenamiento avanzado.

Creación de la Escuela Superior de Guerra Aérea, destinada a perfeccionar la preparación del Personal Superior de Aeronáutica.

Creación del Comando de la Fuerza Aérea Argentina, respondiendo a la moderna concepción de empleo de la aviación.

Creación de la Dirección de Institutos Aeronáuticos Militares, reuniendo en un solo mando los diferentes institutos de reclutamiento.

Implantación del Servicio de Protección Meteorológica a la Aeronáutica, como complemento indispensable de la aeronavegación.

Creación del nuevo uniforme para el personal militar de Aeronáutica.

Creación del Centro de Selección y Contralor del Personal Navegante.

Creación del Servicio de Seguridad de Tránsito Aéreo.

Creación del escalafón de Sanidad de Aeronáutica.

Creación de la Secretaría de Aeronáutica, como Departamento de Estado con categoría de Ministerio.

Desde su creación —4 de enero de 1945— hasta el 4 de junio de 1946, fecha en que se inicia el período constitucional de gobierno, la Secretaría de Aeronáutica continúa su obra con estas realidades :

Creación de las Líneas Aeropostales a cargo del Estado, en zonas de deficientes medios de comunicación o carentes de ellos.

Reorganización de la Escuela Nacional de Aeronáutica.

Estatuto para las instituciones aerodeportivas y fomento del vuelo civil.

Realización del primer campeonato oficial de aerodelismo.

Realización del primer concurso oficial de vuelo a vela, en la provincia de Córdoba.

Determinación de la Política Aérea del Estado.

Se estructura un plan orgánico que contempla:

a) Construcción de la Infraestructura Nacional.

b) Equipamiento general de la Aeronáutica.

c) Fabricación de aviones con intervención de la industria privada.

Realización de obras de carácter social; construcción de viviendas para el personal de Aeronáutica.

Creación del Servicio Meteorológico Nacional.

Creación de la Dirección del Tránsito Aéreo.

Creación del Instituto de Medicina Aeronáutica.

Creación de la Flota Aérea Mercante Argentina.

Creación de las Sociedades Mixtas de Aeronavegación.

Aprobación del estatuto y escalafón para el personal civil de Aeronáutica.

Creación de la Dirección de Ayuda Social de Aeronáutica.

Creación del Círculo de Aeronáutica.

Institución de la Semana Aeronáutica.

Creación del Círculo de Suboficiales de Aeronáutica.

Desde mediados de 1946 hasta la fecha, el fruto de la labor de la Secretaría de Aeronáutica se traduce en las obras que se mencionan :

Iniciación de los servicios al exterior, con dos líneas, una a Europa y otra a Chile, de la Flota Aérea Mercante Argentina (F. A. M. A.).

Aprobación del Estatuto Profesional para el Personal Navegante de la Aviación Civil y Comercial
Instalación de la Regional Centro, de Tránsito Aéreo, en el Aeropuerto de Córdoba.

Preparación de la Cuarta Carta Sinóptica Nacional y regularización del Servicio de Protección Meteorológica a la Aeronáutica, en la Regional Este, de Morón.

Confeción e impresión de la Carta Aeronáutica, Escala 1.1.000.000.

Inauguración del ramal entre Resistencia y Presidencia Roque Sáenz Peña, de las Líneas Aéreas del Estado, servicio L.A.N.E.

Instalación de radioestaciones de Tránsito Aéreo en los aeródromos de Salta, San Carlos de Bariloche, Mar del Plata, Pehuajó, Colonia Yeruá y Presidencia Roque Sáenz Peña.

Recepción de los primeros planeadores, construídos por la industria privada.

Adquisición de aviones cuadrimotores DC-4; bimotores livianos De Havilland "Dove", y bimotores Beechcraft para ambulancia aérea, entrenamiento y fotografía.

Creación del Servicio Centralizador del Despacho de Aduana.

Adquisición de entrenadores Link, para vuelo a instrumental.

Instalación de los servicios de Tránsito Aéreo en los aeródromos de Esquel, San Luis y Neuquén.

Instalación de la red agrometeorológica con estaciones en Guatraché, Olavarría, Mendoza, Tucumán, Balcarce y Rafaela.

Dotación de la primera batería del Grupo I de Artillería Antiaéreo Liviano de Aeronáutica, con material íntegramente construído en el país.

Reclutamiento de voluntarios paracaidistas entre los ciudadanos de la clase 1926.

Adquisición de equipos "RADAR" para Aeronáutica.

Adquisición de equipos para la conservación de aeródromos.

Habilitación de los servicios médicos, odontológicos y farmacéuticos de la Dirección de Ayuda Social de Aeronáutica.

Iniciación de transporte de enfermos, con ambulancia aérea, por la Escuadrilla de Servicios Sanitarios.

Iniciación de la campaña contra la langosta, desarrollada por la Escuadrilla Agrícola, en el Norte y Noroeste del país.

Presentación del bimotor de combate "Calquín", junto con 100 aviones DL-22, todos fabricados en el Instituto Aerotécnico.

Aprobación del Estatuto del Personal Civil de la Secretaría de Aeronáutica.

Participación de la Argentina en el Congreso Panamericano de Geografía de Caracas.

Instalación de los servicios de Tránsito Aéreo en los aeródromos de Santiago del Estero, Paganini (Rosario) y Cataratas del Iguazú.

Realización de estudios hidrológicos para establecer el aprovechamiento del caudal de varios ríos con destino a obras hidroeléctricas.

Habilitación de los servicios de asistencia social y consultorio jurídico de la Dirección de Ayuda Social de Aeronáutica.

Habilitación de la Torre de Control de Vuelo del Aeropuerto "Morón"

Resolución alentando la iniciativa de provincias, municipios o aeroclubes, que, con medios propios o con el aporte de vecinos, quieran construir campos de aterrizaje, y la preparación de pistas por particulares, en sus propiedades, con fines deportivos o comerciales.

Autorización para la explotación de transportes aéreos, servicios de "taxi aéreo" sanidad vegetal, transporte de pasajeros, cargas especiales, etcétera.

Adquisición de aviones bimotores Bristol 170.

Inauguración de los servicios de protección meteorológica a la navegación en la zona Sur del litoral marítimo. Emisión de boletines por la radioestación de Puerto Deseado.

Creación de la División Documentación del Personal de Vuelo, y Promoción de los primeros Comisarios de a Bordo.

Adquisición de tractores, motoniveladoras, niveladoras pesadas y motosegadoras para construcción y conservación de aeródromos.

Importación de motores Cheetah, británicos.

Asistencia de la Aeronáutica Argentina a las deliberaciones de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, (O. A. C. I.) en Montreal.

Inauguración de la Primera Exposición Argentina de Aeronáutica, en la avenida Nueve de Julio, en coincidencia con la Semana de Aeronáutica.

Bendición y habilitación de la iglesia de N. S. de las Mercedes en la Guarnición Aérea "Córdoba"

Adquisición de motores B. M. W.; un entrenador de vuelo a ciegas, de construcción nacional y grupos electrógenos.

Establecimiento de un servicio de cooperación internacional recíproco, para el intercambio de informes, desde los buques en navegación, entre la Argentina y Gran Bretaña.

Iniciación de los servicios aerocomerciales de la Flota Aérea Mercante Argentina a Río de Janeiro.

Aprobación de los nuevos uniformes para personal de Aeródromos, Instructores y Mecánicos Navegantes de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

Iniciación de un curso para carpinteros de planeadores.

Habilitación de locales para las estaciones de Tránsito Aéreo, en Monte Caseros, Posadas y Santa Rosa.

Inauguración oficial del salón de ventas de la Dirección General de Ayuda Social de Aeronáutica.

Clausura de la Primera Exposición Argentina de Aeronáutica, visitada por más de dos millones y medio de personas.

Promoción de postgraduados en el Instituto de Medicina Aeronáutica.

Adquisición de casillas rodantes, camiones, regadores de asfalto, motobarredoras, etcétera.

Adquisición de motores Kinner y Continental, para aviones livianos.

Confeción de las tres cartas geomagnéticas fundamentales, para la determinación de las riquezas minerales del subsuelo.

Instalación de las estaciones radioeléctricas de Córdoba, Tandil, y aeródromos de Posadas y Cataratas del Iguazú.

Aprobación de la compra de aeronaves multimotores, monomotores y helicópteros para los servicios aéreos de necesidad pública.

Distribución de los servicios de ambulancia aérea, con bases en Gallegos, San Carlos de Bariloche, Salta, Resistencia, Mendoza, Córdoba y Buenos Aires.

Creación del Servicio de Inspección de Líneas Aéreas.

Creación de un servicio de reconocimiento médico para pilotos civiles, en el interior del país.

Adquisición de aviones bimotores de transporte, y motores Gipsy Major.

Adquisición de transmisores de onda larga y grupos electrógenos móviles.

Aprobación de la reglamentación sobre Trabajo Aéreo, que comprende toda la actividad aérea remunerada.

Habilitación de los servicios médicos especializados, odontológicos y farmacéuticos de la Dirección General de Ayuda Social de Aeronáutica.

Iniciación de los servicios aéreos de temporada entre Buenos Aires y Mar del Plata, por las Líneas Aéreas del Estado.

La Secretaría de Aeronáutica recibe un terreno de propiedad municipal, para la construcción del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, en la avenida Costanera Norte, frente al Club de Pescadores.

Una comisión de especialistas de aeronáutica se traslada a Italia para seleccionar y contratar personal técnico y obrero, con destino a la industria aeronáutica nacional.

Recepción de aviones de entrenamiento civil Miles-"Magister"

Redacción de acuerdos sobre transportes aéreos entre la Argentina y Colombia, Bolivia, Brasil, Chile, Suecia, Dinamarca, Noruega, Perú, Uruguay y Venezuela.

Parte para el Sur la misión de relevo del Observatorio Meteorológico de las Islas Orcadas. El personal pertenece a la Dirección General del Servicio Meteorológico Nacional, repartición ésta de la Secretaría de Aeronáutica.

Préstase asistencia integral sanitaria a las madres del personal militar o civil de Aeronáutica, por intermedio de la Dirección General de Ayuda Social (D.A.S.A.)

Inauguración de los servicios regulares entre Buenos Aires, Mendoza, Córdoba, San Juan, Salta y Tucumán, de la Sociedad Mixta "Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas (Z. O. N. D. A.).

Iniciación de las funciones del Grupo II de Artillería Antiaérea Liviano de Aeronáutica.

Finalización de los servicios que realizaban las Líneas Aéreas del Estado al Nor-Este desde el año 1943.

Inauguración de los servicios entre Buenos Aires, Asunción del Paraguay, Montevideo, Cataratas del Iguazú y Presidencia Roque Sáenz Peña, por Sociedad Mixta "Aviación del Litoral Fluvial Argentino" (A. L. F. A.).

Gestión de un convenio bilateral con las autoridades uruguayas para el intercambio directo de telecomunicaciones, destinadas a la confección de boletines meteorológicos para la protección a la navegación aérea internacional y la navegación marítima de cabotaje y deportiva, en el Río de la Plata.

Firma de acuerdos aerocomerciales entre la Argentina y los gobiernos de España y Portugal.

Habilitación del nuevo local de la Escuela Nacional de Aeronáutica.

Adquisición de helicópteros en los Estados Unidos de América del Norte, para los servicios de utilidad pública y transporte de funcionarios.

Equipamiento de las estaciones radioeléctricas de Río Cuarto, Salta, Mendoza, Córdoba, Reconquista, Santiago del Estero, Chamental, Cristo Redentor, El Palomar, Santa Rosa, Villa Mercedes y Comando de la Fuerza Aérea Argentina, en Buenos Aires.

Explotación por las Líneas Aéreas del Estado, de los servicios aerocomerciales sobre rutas auxiliares y también las no atendidas por las Sociedades Mixtas de Aeronavegación.

Provisión de aparatos entrenadores para tiro aéreo.

Adquisición de las instalaciones y elementos del sanatorio "Calcagno" en la Capital Federal, para la Dirección de Ayuda Social de Aeronáutica.

Otorgamiento de subsidios por fallecimientos o enfermedad a los afiliados de la Dirección General de Ayuda Social de Aeronáutica, y créditos para sepelios de familiares. También se habilita el servicio de garantía por alquileres de casa-habitación, ocupadas por afiliados al mismo organismo.

Iniciación de cursos de especialización para el servicio de "RADAR"

Realización del segundo Campeonato de Vuelo sin Motor.

Creación del Departamento de Coordinación para la ejecución del Plan Quinquenal de la Secretaría de Aeronáutica.

Adquisición de aviones Taylorcraft y aparatos Fairchild.

Provisión de tractores, tanques semiacoplados y tractores semirremolques.

Adquisición de equipos de radiogoniómetros "Marconi"

Adquisición de vehículos tipo "Jeep"

Inauguración del servicio de protección meteorológica a la navegación pesquera, emitiéndose boletines radioeléctricos desde Mar del Plata.

Incorporación al Círculo de Aeronáutica, de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, como asimismo de la Revista de Informaciones de Aeronáutica.

Cooperación, por parte de la Fuerza Aérea y de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en las tareas del Cuarto Censo General de la Nación.

La Sociedad Mixta Aeroposta Argentina se hace cargo de la línea a Esquel servida por L. A. D. E., desde el año 1940.

La Fuerza Aérea Argentina colabora en el salvamento de los pobladores de la localidad boliviana de Trinidad, asediada por las inundaciones.

Expropiación de terrenos para el aeropuerto de San Luis.

Iniciación de los servicios del avión "Patagónico" para traslado de personal del Ministerio de Guerra a las guarniciones militares de los territorios del Sur.

Intensificación de la enseñanza del aeromodelismo en todo el país, con la habilitación de cursos en instituciones deportivas.

Provisión del nuevo uniforme a los soldados conscriptos de Aeronáutica, color azul pizarra, pantalón largo y birrete.

Habilitación con carácter provisional, de la primera pista de aterrizaje del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, construido sobre la Avenida Costanera Norte.

Primer transporte por avión de semilla de alfalfa desde el Perú, para campos de pastoreo en la Argentina.

Creación de la Dirección de Aeropuertos y Aeródromos.

Expansión de los servicios de protección a la navegación aérea, con la difusión de boletines meteorológicos por los radiofaros, dependientes de la Dirección de Tránsito Aéreo.

Revisión y coordinación de las reglamentaciones existentes para facilitar los trámites de la aeronavegación comercial.

Implantación de un servicio de avión-correo entre las guarniciones aéreas.

Participación de la Fuerza Aérea Argentina en la Segunda Posta Aérea Militar Interamericana.

Habilitación de la radioestación aeronáutica de Río Cuarto para el servicio aéreo internacional.

Habilitación al público de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, con sede en el Círculo de Aeronáutica en Buenos Aires.

Creación de secciones de estadística en todos los mandos, reparticiones y dependencias de la Secretaría de Aeronáutica.

Firma del convenio de aeronavegación entre la Argentina y los Estados Unidos de América del Norte.

Adjudicación de premios en el concurso de anteproyectos para la construcción del edificio de la Secretaría de Aeronáutica, a erigirse en los terrenos de la avenida Presidente Figueroa Alcorta, entre las calles Pampa y Echeverría, y cuyas proyecciones serán monumentales.

Record mundial de saltos consecutivos con paracaídas; lo establece un oficial de la F.A.A. con 40 saltos sobre la Base Aérea Militar "El Palomar"

Por primera vez en la Argentina, se efectúa el traslado en vuelo de 300 hombres. Los Cadetes de la Escuela de Aviación Militar efectuaron el vuelo en aviones de transporte de la Fuerza Aérea Argentina, entre Córdoba y Tucumán y regreso.

Exhibición en la capital de los aviones de propulsión a reacción Gloster "Meteor" La presentación se efectuó en el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires.

La Flota Aérea Mercante Argentina (F.A.M.A.) inaugura un nuevo servicio regular de pasajeros y correspondencia a España e Italia.

Transporte en vuelo desde Córdoba, de los efectivos de la Escuela Militar de Paracaidistas, para desfilar en Buenos Aires.

Aviadores militares argentinos se hacen cargo de los caza-interceptores de propulsión a reacción Gloster "Meteor".

Creación del Batallón de Construcciones de Aeronáutica, para la ejecución de obras de infraestructura para la Fuerza Aérea Argentina.

La Dirección General de Ayuda Social de Aeronáutica inicia su acción de extensión cultural.

Intercambio de escolares del interior y de la capital, trasladándose en vuelo a iniciativa de la Secretaría de Aeronáutica, a bordo de aviones de la Fuerza Aérea Argentina.

Ensayo del "Pulqui", primer avión de propulsión a reacción construido en el país, por el Instituto Aerotécnico.

Queda habilitado el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires para el tránsito de aviones de transporte.

Creación del Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación.

Presentación en la Capital Federal del "Pulqui", primer avión de propulsión a reacción, construido en el país.

Llegada al país del primer avión de bombardeo cuatrimotor "Avro Lincoln", para la Fuerza Aérea Argentina.

Ensayo del avión de escuela "Colibrí", construido por la industria privada nacional, bajo la dirección del Instituto Aerotécnico.

Implantación de un vuelo de instrucción anual al extranjero y de más de 15.000 kilómetros de extensión, para los alumnos del IV Curso del Cuerpo del Aire de la Escuela de Aviación Militar. El primero de dichos vuelos se realiza a España y Brasil.

Celebración de la Semana Aeronáutica e inauguración de la Segunda Exposición Argentina de Aeronáutica, donde se presentan los más modernos aviones de construcción nacional.

Realización de vuelos de bautismo en toda la República, de los que participan millares de personas.

En todos los establecimientos de enseñanza primaria del país se implanta, para el año 1948, el aeromodelismo como asignatura fija en los programas de quinto y sexto grados.

El Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires comienza a funcionar como terminal de varios servicios a cargo de Compañías Mixtas de Aeronavegación.

Creación del Seguro Aeronáutico Comercial (S.A.C.).

Inauguración del Ateneo de Medicina Aeronáutica.
 Creación de la Escuela de Clases de Aeronáutica.
 Creación del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, con jerarquía equivalente a la de Comando en Jefe de Ejército.
 Incorporación de especialistas en diversas ramas de la Aeronáutica para la atención de los distintos servicios técnicos, con el ingreso de ingenieros, egresados de escuelas industriales y técnicas, etcétera.
 Creación de la carrera de operadores de radio-cable-telegrafistas de Aeronáutica.
 Implantación de la carrera profesional de Operadores de Control de Tránsito Aéreo.
 Creación de la Escuela de Vuelo en Montaña, para la Fuerza Aérea Argentina.
 Creación de la Escuela de Vuelo a Vela en colinas; funcionará en Tandil.
 El Servicio de Meteorología Aeronáutica pasa a depender de la Dirección del Tránsito Aéreo.
 Creación de la Escuela de Vuelo sobre Hielo, para adiestramiento del personal de la Fuerza Aérea Argentina.
 Aviones de transporte militares, especialmente acondicionados con dispositivos modernos, participan en la segunda campaña nacional contra la langosta, extendiendo su radio de acción a una vasta zona de la República.
 Organización del Club del Personal Civil de Aeronáutica.
 Realización del primer vuelo de instrucción de los cadetes del Cuerpo del Aire de la Escuela de Aviación Militar, visitando España y Brasil. Este viaje es el primero de su género que se realiza en el mundo por alumnos de un instituto aeronáutico militar, participando del mismo casi un centenar de cadetes de cuarto año. Los aviones utilizados en la empresa —tres máquinas cuadrimotores de transporte— fueron bautizados con el nombre de cada una de las carabelas de Colón; es asimismo la primera ocasión en que máquinas aéreas argentinas, afectadas a una misión de carácter militar, efectúan la travesía del Atlántico Sur, en vuelo de ida y regreso a Europa.
 Egreso de una nueva promoción de Alféreces de la Escuela de Aviación Militar.
 Nueva estructura y organización se acuerda al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, elevándose la jerarquía de varias funciones. Créanse el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, los Comandos Generales de Bases y de Defensa y los Comandos de Bombardeo, Exploración y Enlace, Institutos Aeronáuticos Militares y Transporte Aéreo.
 La Escuela Superior de Guerra Aérea pasa a depender del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea.
 Elévase a la jerarquía de Dirección General, la Dirección de Sanidad de Aeronáutica, a la cual queda subordinado el Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica, creado en reemplazo del ex Instituto de Medicina Aeronáutica.
 Creación de la Institución Social de Aeronáutica, destinada al fomento cultural y prácticas deportivas del personal civil de Aeronáutica.
 Creación de la Escuela de Ingeniería Aeronáutica, dependiente del Instituto Aerotécnico, para la formación de ingenieros aeronáuticos.
 Llegada al país de los primeros helicópteros adquiridos para la Aviación de Servicios de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
 Participación de la Argentina en las asambleas de la Organización de Aviación Civil Internacional (O. A. C. I.) en Ginebra y Lima.
 Implantación del servicio "Cordillerano" de aviones para facilitar el traslado del personal y las comunicaciones con las guarniciones que el Ejército tiene establecidas en la región precordillerana de la Patagonia.
 Creación del Servicio de Salvamento y Búsqueda. (Comité S. A. R.).
 Ensayo de un equipo de construcción de viviendas monolíticas y antisísmicas para los barrios obreros a levantarse en las guarniciones aéreas. Cada 24 horas puede levantarse una de dichas viviendas.
 Institución anual de recompensas al personal civil que cumpla sus bodas de plata al servicio de la Aeronáutica.
 Creación de la Revista Nacional de Aeronáutica para reflejar, con elevado nivel cultural y técnico, el progreso de la aeronáutica militar, civil, comercial y científica, contribuyendo asimismo a orientar y cimentar la conciencia aeronáutica.
 Cúmplense tres años de la creación de la Secretaría de Aeronáutica, con jerarquía de Ministerio de Estado (4 de Enero de 1948).

En esta cronología se han registrado tan sólo las más importantes realizaciones; la reseña consignada es la mejor estadística que puede ofrecer la Aeronáutica Nacional a la ciudadanía. De su lectura surgirá, sin duda, más de una reflexión impuesta por el hecho de constar, en el apretado espacio de siete páginas, la glosa de todo cuanto se ha avanzado en la empeñosa tarea de estructurar, armónica y equilibradamente, la Aeronáutica Nacional.

Por otra parte, aquella exposición no constituye otra cosa que la evidencia, concretada en tan resumido compendio, de la dedicación y empeño puestos por quienes advirtieron hace años los horizontes sin límites que el país ofrecía al desarrollo de la actividad aérea, y cuya evolución se hallaba detenida por factores ajenos a la voluntad de los aviadores. Desde ese preciso instante, los que abrigaban tan firme convicción –hoy ratificada plenamente y hasta superada por la realidad– no se dieron tregua en la ardua y tenaz empresa de ir estructurando, paso a paso, la evidencia que hoy se ofrece al país, contribuyendo, al elevar la jerarquía de la Aeronáutica, a permitir que la Nación fuera poco a poco ocupando el lugar de privilegio que le correspondía en el concierto mundial, afirmando su personalidad y afianzando su soberanía. Y muchas realizaciones más faltan aún; todas han de llevarse a cabo, Dios mediante, porque la Aeronáutica Argentina, puesta al servicio del país y de la humanidad, no habrá de detener jamás su marcha; muy por el contrario, ha de perfeccionarse inspirada en los ideales de progreso sobre los cuales descansa la Argentina que es tierra de trabajo y de paz.

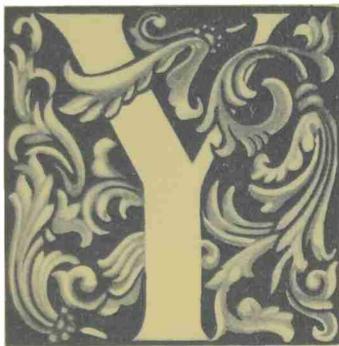


RETRIBUYENDO EL VIAJE
DE LAS CARABELAS



9R

VUELO DE APLICACIÓN DE LOS CADETES



las carabelas volvieron a España. Llevaban un mensaje filial para la Madre Patria y nuestra gratitud a la cuna de la hispanidad, que hace cinco siglos, alentada por la vocación descubridora del Almirante del Mar Océano, incorporara a la civilización y a la cristiandad las tierras de Indias, primera revelación del hasta entonces desconocido Continente Americano, que se extendía hacia Occidente. Volvieron las carabelas a España ; pero no fueron las viejas naves de Cristóbal Colón las que retomaron las rutas entre ambos mundos, si bien el mismo espíritu –legado de varias generaciones– presidió la expedición de leal confraternidad, que fué asimismo expresión pacífica de pujanza.

Como reafirmación de destino común, basado en tradiciones hermanas, las tres carabelas aladas del Siglo XX recalaron en la Capital y otras ciudades del Brasil, hermano y vecino en la armonía continental.

Esta primera experiencia de vuelo transatlántico, cumplida con regularidad absoluta por el conjunto, “*representa una muestra cabal y completa del interés que el país entero y la Fuerza Aérea Argentina en particular, habían puesto para asegurar la competencia de sus futuros oficiales de aviación*”; así rezaba la Orden de Partida N° 1, firmada por el Presidente de la Nación, al despedir los tres aviones el 1° de diciembre de 1947 desde el Aeropuerto de Morón.

Con su pasaje constituido por 76 jóvenes, Cadetes del Cuerpo del Aire de la Escuela de Aviación Militar, y un representante de cada uno de los Institutos similares del Ejército y la Armada, la Delegación Aérea Argentina a órdenes del Director de la Escuela, emprendió el vuelo, primero en su género en los Anales de

En Natal, los tres
aviones esperan la
partida hacia el Con-
tinento Africano



la Aeronáutica Nacional y sin precedentes en el orden internacional, por sus proyecciones, alcances y extensión.

“Pinta”, “Niña” y “Santa María”, como las carabelas del Descubridor, fueron bautizadas las tres máquinas, que en apenas dos días llegaron hasta el corazón mismo de España, bordeando la selva brasileña, cruzando el Atlántico, sobrevolando el Sahara inmenso y, por último, las vegas castellanas. En los comandos, tripulaciones argentinas.

España, con su cariño inextinguible, mostró hasta dónde son fuertes los lazos que la unen con la más querida de sus hijas. Vítores y aclamaciones llenaron el aire al arribo de las “Tres Carabelas” al Aeropuerto madrileño de Barajas. La bienvenida cordial fué un anticipo de cuanto aguardaba a nuestra delegación en su breve estada; siguió la función de gala, que tuvo su broche emotivo en la comunicación radiotelefónica establecida entre los cadetes desde Madrid y sus familias en Buenos Aires.

La Fábrica de Construcciones Aeronáuticas de Getafe abrió sus puertas en honor de las autoridades y cadetes, exponiendo su capacidad creadora. Siguió Toledo, la ciudad imperial, crisol de una raza cuyas huellas han quedado bien marcadas en todas las épocas de la hispanidad. En la Catedral de Toledo, al pie



En el Aeropuerto de Barajas, autoridades y pueblo reciben a nuestros Cadetes

de los altares varias veces seculares, todos refirieron la Fe cristiana heredada de sus mayores, admirando con devoción las muestras del arte humano dedicado a enaltecer la Gloria Divina.

En las ruinas del Alcázar de Toledo, monumento eterno al patriotismo y a las virtudes de la Raza, la Escuela de Aviación Militar Argentina ofrendó su testimonio de admiración y recuerdo, hacia los jóvenes cadetes que allí cayeron por lo que interpretaban el bien de su Patria. Serena reflexión ante las cicatrices del Alcázar, crisol de heroísmo frente al asedio, y admiración ante el paisaje de Castilla, cuyo suelo ondulado está lleno de bellezas.

Las glorias marciales y la genialidad de sus artistas, brindó España en la visita de los cadetes a los museos Militar y de Arte del Prado, donde uno y otro encierran verdaderas joyas del genio y cultura ibéricos; también el Museo Naval mostró los tesoros históricos que custodia como síntesis de las campañas navales de las Armadas Españolas, que culminaron con la epopeya del Descubrimiento de América, en cuyo recuerdo se tributó homenaje a Cristóbal Colón.

El Escorial, la magnífica construcción levantada por Felipe II para honrar a Dios, reveló a autoridades y cadetes las proyecciones arquitectónicas del edificio y las riquezas que guardan sus estancias.

La Guardia Mora rinde honores a la Delegación, al abandonar El Pardo



Llegado el día de partir de regreso hacia la Patria, las tres carabelas argentinas dejaron con el ruido de sus motores el recuerdo de la caballeridad y virtudes de su pueblo, que los cadetes representaron ante el español.

Francia, hermana por latinidad, brindó en la avanzada de su colonia africana en Dakar el cordial saludo de la Fuerza Aérea Francesa. Luego, otra vez, la inmensidad del Atlántico se abrió a proa de las naves aéreas.

Natal, que pareciera se interna en el mar para facilitar la larga travesía, recibió con la fraternidad cordial de los brasileños a la delegación que regresaba de la mística peregrinación al Viejo Continente.

Y por último, entre sentimientos y colores, Río de Janeiro se abrió a la contemplación de quienes rendían homenaje a uno de sus hijos predilectos: Santos Dumont, precursor de la aeronáutica y el vuelo.

Retornó la delegación aérea a la Patria once días después de su partida, trayendo además un rico bagaje de conocimientos y experiencia para los que, una semana más tarde, debían graduarse como oficiales de la Aeronáutica Militar.

Confraternidad de armas, igualdad de ideales y destinos, son los frutos positivos de estas embajadas que, un tanto fuera del protocolo oficial, dejan hablar su corazón e interpretan mejor las expresiones del amigo.



Frente a Santos Dumont, la Aeronáutica Argentina rinde homenaje al Precursor

En ese lapso de once días, los tres aviones cubrieron más de 21.000 kilómetros, cruzaron el Océano Atlántico y sobrevolaron territorios de la más variada topografía; sortearon tormentas, hielos y niebla. Esa ha sido la experiencia de inestimable valor que para su carrera obtuvieron los cadetes de aviación en su primer vuelo de aplicación, cumplido con perfecta regularidad, con ejemplar disciplina y según planes preestablecidos.

Tomar contacto con las modernas organizaciones aeronáuticas de proyección internacional, con los sistemas de ayuda y protección al vuelo que jalonan las grandes rutas aéreas troncales del mundo, y con los problemas que deben solucionar las tripulaciones en las grandes travesías, ha proporcionado especial capacitación profesional a los Oficiales que recién se inician en la carrera del aire.

Para ellos, durante el vuelo, la cabina de los aviones fué aula, en la que aplicaron los conocimientos acumulados en cuatro años de estudio; alternando la navegación astronómica con el vuelo a instrumental y el control de los motores con las comunicaciones radioeléctricas.

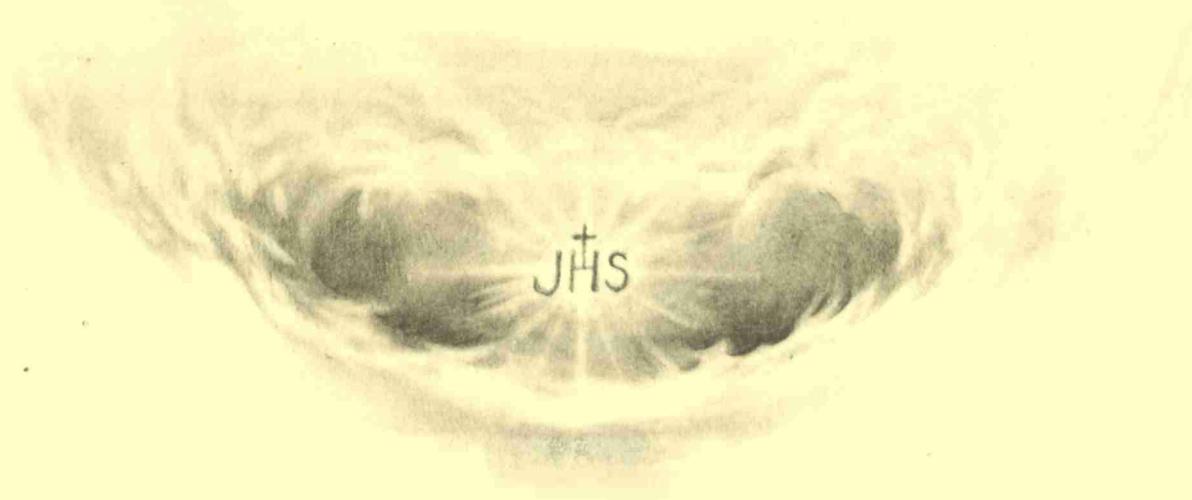
Fructífero en lo espiritual y rico en enseñanzas técnicas, el balance de este primer vuelo de instrucción de la Escuela de Aviación Militar confirma el acierto de las autoridades nacionales al instituirlo.

Y esta página, tan simpática, de la corta pero fecunda historia de la Aeronáutica Nacional, fué escrita por Jefes, Oficiales y Cadetes de la Escuela de Aviación Militar con la guía de la Virgen de las Mercedes, bajo cuya advocación y tutela quedó el vuelo, cuando en el día de la partida el Capellán Mercedario, al impetrar la protección Divina para los viajeros y sus naves, rezó esta Oración:



ANTÍSIMA VIRGEN DE LAS MERCEDES, PATRONA PRINCIPAL DE LA AERONÁUTICA ARGENTINA. OYE, SEÑORA, NUESTRAS SÚPLICAS Y CONCÉDENOS LA GRACIA DE ASCENDER CADA DÍA MÁS ALTO EN LA VIDA DEL ESPÍRITU, PARA QUE LA ASCENSIÓN DE NUESTRAS MÁQUINAS SEA UN SÍMBOLO DE LA ELEVACIÓN DE NUESTRAS ALMAS. A TÍ CLAMAMOS LOS QUE JUGAMOS DIARIAMENTE NUESTRAS VIDAS, PARA QUE TÚ, SUBLIME CORREDENTORA, NOS LIBRES DE LA MUERTE DEL CUERPO Y DEL ALMA Y NOS ELEVES CADA VEZ MÁS HACIA EL CIELO VERDADERO. BENDICE LOS HOGARES QUE DEJAMOS EN TIERRA; AFIRMA CON TU DIESTRA LA SEGURIDAD DE NUESTROS TIMONES; SÉ TÚ LA BRÚJULA QUE NOS SEÑALE EL RUMBO ETERNO DE LAS ALMAS; CONJURA LAS TEMPESTADES DEL TIEMPO Y DEL ESPACIO; DISIPA NUESTRAS DUDAS; AUMENTANOS LA FE PARA QUE ASÍ SE ACRECIENTE NUESTRO VALOR; REDIME NUESTRAS ALMAS DE LAS ACECHANZAS VISIBLES E INVISIBLES; CUSTODIA EL SUELO DE LA PATRIA QUE ESTÁ BAJO TU AMPARO Y BENDICE SU CIELO PARA QUE, LIBRE DE TODOS LOS PELIGROS, PODAMOS UN DÍA GLORIFICARTE EN EL CIELO DE LOS ELEGIDOS EN UNIÓN CON TU DIVINO HIJO, NUESTRO DIOS Y SEÑOR.

¡Así Sea!



ÍNDICES

ÍNDICE GENERAL DE LA OBRA

LA AERONÁUTICA EN MARCHA

PALABRAS PREVIAS	11
EL PASADO	15
ESTRUCTURA ORGÁNICA	23
LAS GRANDES FUNCIONES	31
AERÓDROMOS Y AEROPUERTOS	41
Jalones en las Rutas del Aire	49
Un Aeroparque en plena Ciudad de Buenos Aires	55
La Técnica al Servicio de las Construcciones	61
Obra Social de la Infraestructura	67
La Arquitectura Monumental al Servicio de Aeronáutica	71
SEGURIDAD DE VUELO	77
Meteorología y Problemas Conexos	81
Telecomunicaciones	91
Control de Vuelo	95
INDUSTRIA AERONÁUTICA NACIONAL	99
Historia de la Industria Aeronáutica Argentina	103
El Instituto Aerotécnico	113
Aporte y Porvenir de la Industria Privada	127

TODOS VUELAN	131
Aeromodelismo	135
Vuelo a Vela	143
Vuelo con Motor	147
Formación de Pilotos	151
Integrantes y Complementos de las Tripulaciones	157
Paracaidismo Deportivo	161
Los Servicios de la Centésima	163
Conciencia Aeronáutica	167
EN LOS CIELOS DEL MUNDO	169
LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO	173
" L.A.D.E." - Ayer	175
" L.A.D.E." - Hoy	180
SERVICIOS AÉREOS DEL ESTADO	183
LAS SOCIEDADES MIXTAS	185
Líneas Aéreas Internas	187
La Ruta más Austral del Mundo	191
" AEROPOSTA ARGENTINA"	193
Sobre la Mesopotamia Argentina	197
" A.L.F.A."	199
En las Rutas del Gran Capitán	203
" Z.O.N.D.A."	205
Algunas Cifras	209
FLOTA AÉREA MERCANTE ARGENTINA	213
" F.A.M.A."	215

RECIPROCIDAD, GARANTIA DE BUEN ENTENDIMIENTO	223
La Valija Viajera	228
PARA LA DEFENSA COMÚN	229
Compras y Provisiones	241
Material Aeronáutico	245
Montaje, Reparaciones y Mantenimiento	251
“...Corpore Sano”	255
Alimentación, Vestuario y Equipo	257
Los Uniformes de la Fuerza Aérea Argentina	261
LO MEJOR EN PERSONAL	265
Escuela de Aviación Militar	269
Escuela Militar de Paracaidistas	275
Escuela de Especialidades	279
Escuela de Clases de Aeronáutica	283
Escuela de Intendencia	285
Escuela Superior de Guerra Aérea	287
Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica	289
Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación	293
BIENESTAR INTEGRAL	295
Ayuda Social	299
El Círculo de Aeronáutica	305
Orientación Cultural	309
Dirección Espiritual	311
COMO SE GASTA Y PARA QUE	315
Cronología de las Realizaciones más Importantes	323
RETRIBUYENDO EL VIAJE DE LAS CARABELAS	331
Vuelo de Aplicación de los Cadetes	333

PAUTA DE LÁMINAS Y GRÁFICOS

Organización de la Secretaría de Aeronáutica	36 - 37
Plan Quinquenal de Infraestructura	46 - 47
Edificio del Aeropuerto de Córdoba	50
Edificio del Aeropuerto de Comodoro Rivadavia	50
Edificio del Aeropuerto de Morón	51
Edificio del Aeropuerto de Salta	51
La Red de Aeropuertos y Aeródromos, al finalizar el Plan en ejecución	52 - 53
Ubicación del Aeroparque y de la Cintura de Aeró- dromos y Aeropuertos, alrededor de Buenos Aires	56
Perspectiva del Aeroparque	59
Crecimiento de la Red de Observatorios y Estacio- nes del Servicio Meteorológico Nacional	85
Carta del Tiempo	87
Faja del Registro Sismográfico correspondiente al Terremoto de San Juan	89
Circuitos Radioeléctricos y distribución de los Organismos de Control y Protección	93
Desarrollo de un Vuelo	97
Evolución de lo fabricado por el Instituto Aerotéc- nico, de 1944 a 1947	117
Plan Quinquenal de fabricaciones del Instituto Aerotécnico	119
El Avión Pulqui en Vuelo	122 - 123
Distribución de los Clubes de Aeromodelismo y de Vuelo a Vela	139

Distribución de los Clubes de Vuelo con Motor y de Paracaidismo	148
Aumento de Alumnos-Pilotos y Pilotos Civiles de 1944 a 1947	154
Desarrollo Progresivo y Servicios prestados por las Líneas Aéreas del Estado	181
Pasado, Presente y Evolución de las Líneas Aéreas Argentinas Internas	189
Actividad de las Líneas Aéreas Argentinas en el período 1944-1947	210
Tránsito y Tráfico en las Líneas Aéreas Argentinas durante el año 1947	211
Venciendo el Tiempo y la Distancia	212
Hacia los Cuatro Vientos	217
F.A.M.A. sobre Tres Continentes	219
Evolución Trimestral de las Estadísticas de F.A.M.A. durante el año 1947	220
Distribución de las Adquisiciones en el País	242
Distribución de las Adquisiciones en el Extranjero	243
Horas de Trabajo insumidas en los Talleres Aeronáuticos	252
Órdenes de Trabajo cumplidas en los Talleres Aeronáuticos	252
Motores reparados en los Talleres Aeronáuticos	253
Aviones reparados o montados en los Talleres Aeronáuticos	253
Los Uniformes de la Fuerza Aérea Argentina	262 - 263
Los Grados del Personal Superior de las Fuerzas Armadas	264
Economía Familiar en D.A.S.A.	301
Asistencia Sanitaria a los Afiliados de D.A.S.A.	303
Presupuesto de Aeronáutica 1947	319
El Índice más elocuente del Progreso Aeronáutico Nacional	321

EL
PRESENTE
LIBRO, TITULA-
DO "LA AERONAU-
TICA NACIONAL AL
SERVICIO DEL PAIS",
EDITADO POR LA SECRÉ-
TARIA DE AERONAUTICA
DE LA NACION, SIENDO
TITULAR DE LA CARTERA
EL BRIGADIER GENERAL
DON BARTOLOME DE LA
COLINA, SE TERMINO DE IMPRIMIR EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES A LOS TREINTA DIAS DEL MES DE ABRIL DE
MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y OCHO, EN LOS TALLERES GRAFICOS DE GUILLERMO KRAFT LIMITADA, SOCIEDAD
ANONIMA DE IMPRESIONES GENERALES, LUEGO DE HABERLO CREADO Y REALIZADO. LA DIRECCION DE LA OBRA
ESTUVO A CARGO DE LA COMISION REDACTORA "AD HOC" PRESIDIDA POR EL COMODORO DON ALBERTO CARLOS
BARREIRA Y SU SUPERVISION TECNICA Y ARTISTICA A CARGO DEL COMANDANTE DON JUAN JOSE GUIRALDES.
CONSTA LA PRESENTE EDICION DE UNA TIRADA DE 20.000 EJEMPLARES, DE LOS CUALES 100 EN PAPEL VERJURADO,
FABRICADO ESPECIALMENTE POR NILS TROEDSON & CO. DE GOTENBURGO, SUECIA, NUMERADOS EN ROMANO
DEL I AL C. DEDICOSE EL PRIMER EJEMPLAR A SU SANTIDAD EL PAPA PIO XII, ENCUADERNADO
ESPECIALMENTE EN GAMUZA BLANCA CON INSIGNIA EN ORO. LLEVA EL NUMERO I; EL
SEGUNDO EJEMPLAR AL EXCMO. SEÑOR PRESIDENTE DE LA NACION,
GENERAL DE BRIGADA DON JUAN DOMINGO PERON,
ENCUADERNADO ESPECIALMENTE EN
SEDA CON LOS COLORES DE
LA PATRIA E INSIGNIA EN
ORO. LLEVA EL NUMERO II;
EL TERCER EJEMPLAR A S.E.
EL SECRETARIO DE AERO-
NAUTICA, BRIGADIER GE-
NERAL DON BARTOLOME
DE LA COLINA, ENCUA-
DERNADO EN CUERO
MARROQUI AZUL CON
INSIGNIA EN ORO. LLEVA
EL NUMERO III. LOS
DEMAS EJEMPLARES
NUMERADOS DEL IV AL
C, DE LOS CUALES LOS
40 PRIMEROS, ENCUA-
DERNADOS EN MA-
RROQUI, LLEVAN
DEDICATORIAS PER-
SONALES; 1000 EJEM-
PLARES EN PAPEL FABRI-
CADO POR ELÓF HANSSON, NUMERADOS
DEL 101 AL 1100; TODOS ENCUADERNADOS EN
TELA QUE LLEVAN ESTAMPADOS LOS COLORES
USADOS COMO DISTINTIVOS DE AERONAUTICA Y
18.900 EN PAPEL OFFSET, NUMERADOS DEL 1101 AL 20.000

EJEMPLAR N.º 10022

Brigadier General Bartolomé de la Colina
Secretario de Aeronáutica de la Nación