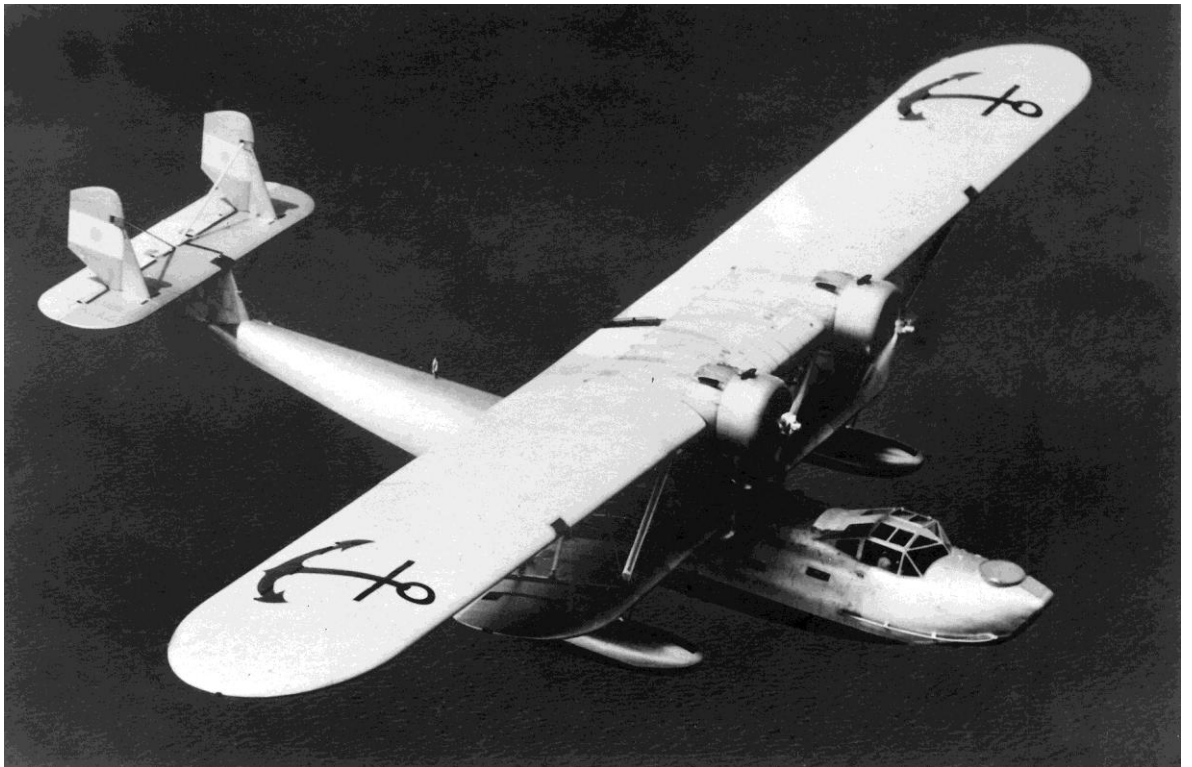

Los primeros aviones argentinos sobre las islas Malvinas



Por Juan José Membrara

- 22 de enero de 1940 -

Introducción

Escribir una historia inédita de la Aviación Argentina, en este mundo globalizado e “internet-dependiente”, no ha sido una tarea sencilla, ha sido un desafío personal.

Pero cuando encontré la piedra angular de mi argumento, “develar los detalles del primer vuelo argentino que sobrevoló una parte de las Islas Malvinas”, comprendí que la emoción que me embargaba al poder rescatar setenta años después de su participación, a hombres y medios que habían hecho historia, iba a conducir el relato.

El conflicto por nuestras “Perlas Australes” marcó para siempre a cada uno de los pilotos que participamos en él. Con nuestra juventud y osadía no dudamos en enfrentar a la potencia colonial y la Aviación Argentina en su concepto más amplio, aquel que soñaron sus fundadores, Newbery, Zanni, Parodi, Zuloaga, Almonacid, Olivero, Cambaceres, Escola y Zar, junto a tantísimos otros en estos primeros cien años volando con motor, se volcó de lleno en la defensa de la Patria.

Tomé conciencia, al bucear cada vez más profundo en archivos y documentos que la Aviación Militar tenía 28 años de existencia en 1940 y cada uno de sus hombres había nacido con ella misma. Habían crecido juntos, civiles y militares, las rutas aéreas se expandían por doquier en nuestro territorio y hacía solo siete años que un avión argentino había alcanzado Ushuaia.

Y desde entonces pasaron otros setenta años y a donde se llegaba sólo con hidroaviones, hoy se aterriza en aviones impensados y en aeropuertos que no existían en esa época.

Nuestro desempeño en la Guerra de Malvinas, no fue casual, fue producto de un doloroso crecer de las Alas Argentinas, siempre profesionales, siempre seguras, siempre más allá, “Plus Ultra” como bautizaran los españoles al avión que los condujo por primera vez a América, así fue en la tierra y en el mar.

Este trabajo pretende honrarlos a todos, a cada uno de los “voladores argentinos” y en especial rescata al grupo de pioneros en el vuelo de larga distancia sobre el mar, que con mucho coraje gaucho, abrieron una ruta y marcaron un camino, el camino hacia de la gloria de nuestros hermanos caídos en combate.

A ellos todos mi homenaje....

Personal que tomó parte en este vuelo

Tripulación avión 2-P-2

Teniente de Navío -	Salustiano Mediavilla
Alférez de Fragata -	Mario Sosa del Valle
Alférez de Fragata -	Hugo Crexell
Cabo Principal Radio -	Andrés B. Funes
Suboficial 1º Aeronáutico -	Luis Marecca
Cabo 1º Aeronáutico -	Tancredo Massi

Tripulación avión 2-P-5

Teniente de Fragata -	Pío E. Ceballos
Teniente de Fragata -	Juan Carlos Corbetta
Alférez de Fragata -	Asdrúbal Gómez
Alférez de Fragata -	Jorge Soneyra
Suboficial 1º Aeronáutico -	Carmelo Saccone
Cabo Principal Radio -	Humberto J. Sandri

Tripulación avión 2-P-6

Alférez de Navío -	Alois Fleiss
Alférez de Navío -	Raúl González Vergara
Alférez de Navío -	Rodolfo Franzini
Suboficial Mayor Piloto -	Isidoro Tristán
Cabo Principal Radio -	Roberto Garciarena

Su marco histórico

El 21 de agosto de 1939 a las 20:00 hs , el denominado “Acorazado de Bolsillo” “Admiral Graf Spee” al mando del Capitán de Navío Hans Langsdorff zarpaba en silencio de radio de su apostadero habitual en la base naval de Wilhemshaven y eludiendo los controles británicos desaparecía sin control en el océano Atlántico.

Doce días más tarde, en la mañana del 01 de septiembre, Alemania daba comienzo a la invasión de Polonia y así estallaba una de las mayores tragedias de la humanidad del siglo XX, la Segunda Guerra Mundial.

El 03 de septiembre el Alto Mando Naval Alemán le ordenaba al Comandante del “Graf Spee” iniciar las hostilidades en el mar. Comenzaba entonces también, la cacería...



Durante los tres meses siguientes, el acorazado asolará, como un lobo solitario, al tráfico aliado de buques mercantes del Atlántico Sur y el Océano Indico, obligando a los británicos y sus aliados a su primer gran despliegue naval para darle caza.

Una de esas fuerzas, el Escuadrón Británico del Atlántico Sur (denominada Fuerza “G”), estaba al mando del Capitán de Navío Henry Harwood, quien disponía de cuatro cruceros; dos pesados el HMS Cumberland y el HMS Exeter y dos livianos el HMS Ajax y el HMNZS Achilles y es con estos tres últimos que a principios de diciembre estaba en patrulla en los accesos al Río de la Plata.

Estos buques desde el mes de octubre habían comenzado una vigorosa búsqueda en aguas del Atlántico Sur navegando entre las Is. Malvinas, el estuario del Río de la Plata y Río de Janeiro, tratando de encontrar al buque alemán.

Simultáneamente, desde el principio de la guerra en septiembre, las naciones del continente americano habían dejado muy claro que sostendrían una posición neutral en este conflicto y que cumplirían con todas sus obligaciones comerciales y los acuerdos de neutralidad vigentes.

Para evitar nuevamente las críticas condiciones del comercio marítimo que se habían desarrollado en la Primera Guerra Mundial, durante el mes de octubre de dicho año los países americanos se reunieron en Panamá y pronunciaron la “Declaración de Panamá” (Anexo1), acordando establecer una Zona de Seguridad cuyo principio fundamental establecía:

...”1º) Como medida de protección continental, las Repúblicas Americanas siempre que mantengan su neutralidad, tienen el derecho indiscutible a conservar libres de todo acto hostil por parte de cualquier nación beligerante no americana, aquellas aguas adyacentes al continente americano que ellas consideran como de primordial interés para sus relaciones, ya sea que dicho acto hostil se intente o realice desde tierra, desde el mar, o desde el aire...”

Dicha zona se extendía aproximadamente hasta 300 millas náuticas mar adentro desde las costas continentales.

Y ya también en ese momento en el final del texto de esa Declaración, la República Argentina establecía un párrafo con sus “reservas”, que decía:

”... la República Argentina en la zona que se delimita como libre de todo acto hostil, no reconoce la existencia de colonias o posesiones de países europeos y agrega que especialmente reserva y mantiene intactos los legítimos títulos y derechos de la República Argentina a islas como las Malvinas, así como a cualesquiera otras tierras argentinas que resultaran ubicadas dentro o más allá de la línea...”

Esta era una clara posición de soberanía política que el gobierno Argentino, encabezado por el presidente Dr. Roberto M. Ortiz (1938-1942) y su canciller el Dr. José María Cantilo, comunicaban al mundo y particularmente a la Gran Bretaña.

Es dentro de este marco geopolítico, donde entre el 13 y el 17 de diciembre de 1939 se desarrolló la Batalla del Río de la Plata, entre el solitario corsario alemán y el escuadrón naval británico. Batalla que terminó a las 19:52 hs del 17 de diciembre en una derrota alemana, por la voladura del buque por parte de su tripulación y que conmovió a la opinión pública de las Américas, porque puso de manifiesto, lo endeble del concepto de Zona de Seguridad que la Declaración de Panamá había establecido y la flagrante violación a nuestra neutralidad que ambos contendientes habían materializado.

De tal importancia era la situación de cuasi violación de sus espacios territoriales manifestada por la República Oriental del Uruguay y la República Argentina, que el embajador inglés durante esas tensas 72 horas, transmitió a Londres, el siguiente cable:

“... es de la mayor importancia que nuestros cruceros no efectúen el primer disparo dentro del estuario, reclamado por Uruguay y Argentina, como aguas territoriales compartidas...”

Cabe recordar que por ese entonces, el “Mar territorial” reconocido internacionalmente se extendía hasta sólo tres (3) millas náuticas desde la línea de bajamar.

En particular el gobierno Argentino, estaba convencido que algo debía hacerse para revitalizar este concepto de defensa preventiva, tal como el presidente Ortiz pusiera de manifiesto en su resumen de la gestión de gobierno que expusiera durante la apertura de sesiones en el Congreso, en marzo de 1940. Siendo que para ese entonces ese hecho soberano ya se había materializado en una orden personal y expresa dada por el Presidente al Ministro de Marina y que había sido llevada a cabo por la Armada Argentina, a través de su Flota de Mar y la Escuadrilla Aeronaval de Patrulleros de la Aviación Naval.

La tarea encomendada

Decía el Presidente Ortiz, en la Apertura de Sesiones de marzo de 1940 (Anexo 2):

“... Señores Senadores, Señores Diputados:

“...Declaro abiertas vuestras sesiones...”

“... han ocurrido dentro y fuera del país acontecimientos extraordinarios de gran trascendencia para nosotros y para el mundo. ...

“...los Gobiernos de las Repúblicas americanas, sin asumir ningún compromiso de orden político o militar, han reafirmado el derecho de mantener libres de guerra las aguas adyacentes al continente americano, dentro de los límites que ellas consideran de directa utilidad para sus relaciones.

“... Simultáneamente y como consecuencia de la guerra iniciada en el mes de septiembre ppdo., entre Inglaterra, Francia y Alemania, en cumplimiento de las disposiciones tomadas para asegurar la neutralidad del país, la Armada ha debido complementar sus ejercicios de tiempo de paz, con la vigilancia de las zonas marítimas jurisdiccionales y con todas aquellas otras actividades emanadas de obligaciones impuestas por tratados y convenciones.

Esto quería significar que por orden presidencial, el Ministro de Marina había dispuesto que la Flota de Mar y su Aviación Naval realizaran tareas de patrullado, donde se pusiera de manifiesto la voluntad soberana de la Argentina de permanecer neutral.

El material de vuelo disponible

Para ello la Armada había seleccionado a la Escuadrilla Aeronaval de Patrulleros. Esta unidad creada en 1919, disponía de los aviones de patrulla de largo alcance más modernos del país, su material se había incorporado nuevo de fábrica a partir de

septiembre de 1937, en que los tres primeros hidroaviones Consolidated “Ranger” P2Y-3A, habían llegado desarmados, a la base de Aviación en Puerto Belgrano.

Allí con asistencia de la fábrica se los armó y se les realizaron los vuelos de prueba correspondientes, incorporándose al servicio activo a principios de 1938.



La Escuadrilla disponía de seis hidroaviones, con cuatro de ellos en servicio para la época.

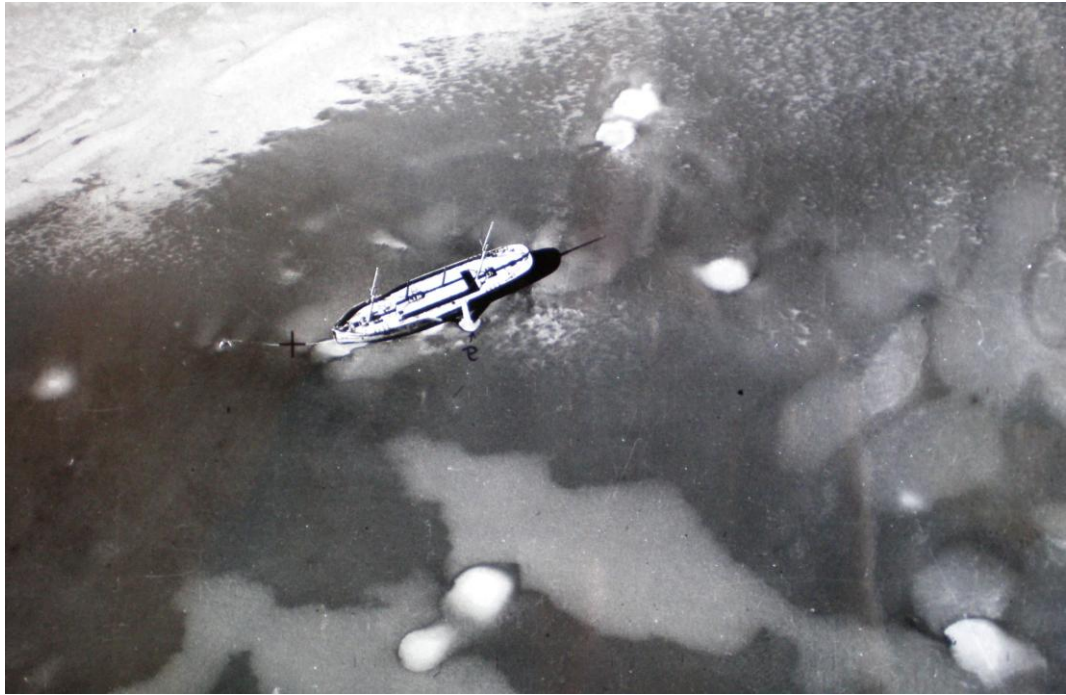
Su planta propulsora y capacidad de combustible le permitían volar misiones normales de 10 hs. de vuelo, teniendo una autonomía máxima de 23 hs. (ver características en el Anexo 3)

Sus tripulaciones eran veteranas en el avión y contaban entre sus pilotos con los primeros Aviadores Navales que se habían capacitado en el vuelo por instrumentos, actividad que se había incorporado en la Aviación Naval también a partir de 1937.

Durante el año 1939 y previendo la crisis mundial, la Escuadrilla había desarrollado varios vuelos a lo largo de la costa patagónica en búsqueda de aguas protegidas desde donde operar y llevando a cabo las primeras prácticas de búsqueda antisubmarina y los primeros lanzamientos de armas con munición real.



Submarino “Tarantino” visto desde un hidro en corrida de lanzamiento, 1939.



Polígono de lanzamiento y cráteres de impacto de bombas de demolición argentinas

El vuelo

El 19 de enero de 1940 en horas de la mañana, tres hidroaviones Consolidated P2Y-3A “Ranger”, los denominados 2-P-2, 2-P-5 y 2-P-6 despegaron de la Base Naval de Puerto Belgrano con rumbo Sudoeste, para cumplir la orden presidencial de ejercer la soberanía sobre el Mar Argentino. Estaban al mando del Teniente de Navío Salustiano Mediavilla quien ejercía el Comando de la Escuadrilla de Patrulleros desde principios de 1939.

Los Comandantes de cada avión fueron:

2-P-2 - Teniente de Navío, Salustiano Mediavilla

2-P-5 - Teniente de Fragata, Pío E. Cevallos

2-P-6 - Alférez de Navío, Alois Fleiss



Tripulación frente al hidroavión con el equipo de vuelo típico de la época



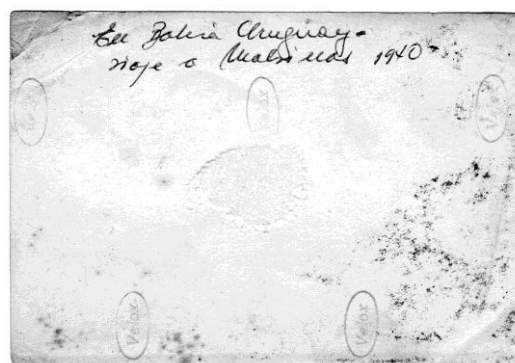
Tte. de Navío Salustiano Mediavilla

Tenían como primer destino, la Base Auxiliar de Bahía Uruguay dentro de la Ría de Puerto Deseado, adonde arribaron luego de 7:35 hs de vuelo, acuatizando y amarrando cada uno de ellos a uno de los tres boyones que había establecido el Rastreador A.R.A. “Parker” en ese lugar protegido durante noviembre del año 1939. Contaron en ese lugar con el apoyo del rastreador A.R.A. “Bouchard” (al mando del Teniente de Navío,

Rafael Ojeda) que desde tambores de 200 lts los reabasteció de aeronafta 100/130 y se constituyó en base de operaciones móvil.



Disposición de aviones y buque de apoyo en la Bahía Uruguay, nov 1939



Anverso y reverso de la fotografía original de la carga de combustible, ene 1940



enero 1940

Allí esperaron las condiciones meteorológicas favorables y el 22 de enero alrededor de las 06:30 hs los tres hidros despegaron en sucesión, adoptando un rumbo directo, hacia el sudeste.

El cielo despejado con viento suave del sudoeste y a mantenerse durante todo el tiempo de vuelo, presagiaban un vuelo tranquilo, que se sólo se complicaba en el aspecto de la navegación de larga distancia sobre el mar, ya que sólo existía el compás magnético y el sextante común que permitía tomar rectas de sol, útiles para verificar la velocidad absoluta, pero no para establecer una posición cierta. Sólo la posición estimada y el apoyo de los buques de la Flota, podían dar un margen de seguridad aceptable para la época.



Despegue en sucesión

A mitad de la trayectoria, se encontraban manteniendo la posición como mojones de ruta, cuatro torpederos (precursores de los hoy llamados destructores) separados unas 30 millas entre si, que tenían como tarea cada 10 minutos colocar en las calderas el quemador de humo y señalar su posición para referencia de la escuadrilla en vuelo, tarea abnegada y silenciosa que contribuyó al éxito de la misión. Ellos fueron:

- Torpedero A.R.A. “La Rioja”, al mando del Capitán de Fragata Guillermo Montenegro.
- Torpedero A.R.A. “Cervantes”, al mando del Capitán de Fragata Jorge Sciurano.
- Torpedero A.R.A. “Garay”, al mando del Capitán de Fragata Silvio Leporace.
- Torpedero A.R.A. “Mendoza”, al mando del Capitán de Fragata José Del Potro.

Este último el A.R.A. “Mendoza”, es el que los avista, según consta en su libro de navegación, :

“... A las 04:00 hs del 22 de enero al garete en el punto de estación denominado punto “A” en la posición, Latitud: 48° 45’ Sur y Longitud: 64° 30’ Oeste, en donde se permanece, hasta que a las 08 hs 42 min y 30 seg el buque es sobrevolado por los tres aviones Consolidated...”



Vuelo en formación

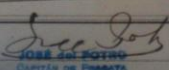
13	15	17	33	29	25	25	-35	+11	+7	-	33	225
14	16	18	33	29	25	25	-35	+11	+7	-	33	225
15	17	19	33	29	25	25	-35	+11	+7	-	33	225

ACAECIMIENTOS

Se reguló velocidad para estar a 04 horas en el punto "A" de 4 horas
buzque en un punto perdiéndose las máquinas -

a 03:45 cp=305° se puso a 241° y d=11' para ir al punto "A" debido a la diferencia con
controlado entre el punto de estación y el calculado en el cronómetro. A 06:45 entró el buque en
el punto "A" 67° 31' 2" para la izquierda.

A 08:00 buque al garete en el punto "A" del inicio de patrulla aérea - A 08:42:30
pasaron por el punto "A" los tres aviones "Consolidated" -
A 08:43 h=08:42 v=20 nudos para ir al punto "A" - A 11:43 buque al garete en el
punto "A" se corrigió la situación 2' al Sur por diferencia con el cable de los rectos de sol
Punto A { 49° 26' S 65° 37' W Punto A { 48° 45' S 64° 30' W

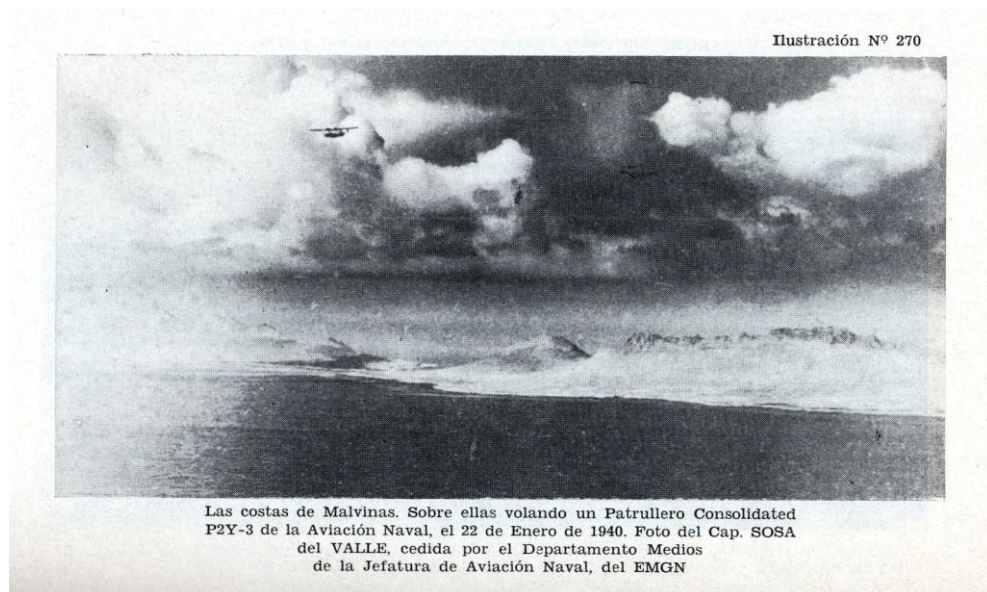
EL COMANDANTE  
JOSE DE LA POMA
COMANDANTE

Diario de navegación del Torpedero A.R.A. “Mendoza” del 22 de enero de 1940



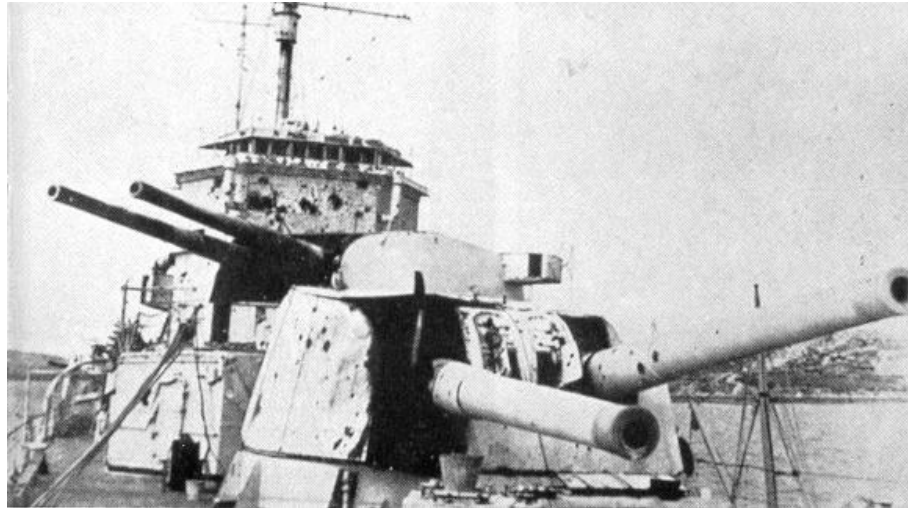
Torpedero A.R.A. "Mendoza"

Una hora después, la precisión de la tarea cumplida por el navegante de vuelo los posicionará sobre el cordón montañoso de las islas Sebaldes en el noroeste del archipiélago de Malvinas.



Copia de página 601 de la Historia de la Aviación Naval – T II

Luego de sobrevolar y fotografiar la costa norte de la isla Soledad sin llegar a Puerto Argentino (Stanley en ese momento), dado que el crucero HMS Exeter todavía estaba allí en reparaciones desde su llegada el 16 de diciembre, los aviones emprendieron el regreso y luego de un total de 550 millas náuticas de vuelo regresaron a la base avanzada de donde habían decolado 6:35 hs antes.



Crucero HMS “Exeter, en Puerto Argentino el 16 de diciembre de 1939



Sobrevuelo

El secreto establecido y su acreditación interna en 1952

Dada la situación internacional imperante, la realización del vuelo, que demostraba una real capacidad de las fuerzas armadas argentinas, se mantuvo en Secreto. Ningún tripulante pudo hacer ninguna mención de lo realizado y en los registros de la época figuró como: “Patrullaje por orden superior” y tampoco hubo partes de prensa enviados a los medios de comunicación.

Recién el 22 de abril de 1952, quien fuera el Comandante de la Escuadrilla de Patrulleros y responsable de la parte aérea de la operación, el entonces Capitán de Navío Salustiano Mediavilla mediante un expediente interno confidencial, le solicita a la superioridad de la Armada, tenga a bien verificar si el registro del vuelo está asentado en su legajo personal. A lo cual el Jefe de Información de la Dirección de Personal, le responde que él y los tripulantes del vuelo tienen a partir de ese momento constancia de lo realizado en sus legajos personales.

El 19 de febrero de 1977, el diario LA NACION en su página 5, da cuenta de manera muy resumida del 37º aniversario del vuelo, deslizando el error de confundir febrero por enero y sacando a la luz la acción y solamente los nombres de los Comandantes de las aeronaves involucradas.

La Aviación Naval por su parte en septiembre de 1981, para conmemorar el 26º aniversario del fallecimiento del Vicealmirante Marcos A. Zar, su destacado fundador y propulsor, publicó en dos tomos la “Historia de la Aviación Naval” hasta esa fecha,

detallando en la página 601 del tomo II, una breve crónica de este primer sobrevuelo de las Islas Malvinas.

Los vuelos siguientes hacia las islas Malvinas

Durante los años posteriores otros argentinos volarán esa misma ruta, ahora con otros propósitos

El primer reconocimiento aerofotográfico de Puerto Argentino, en un avión Neptune de la Armada en 1961.

El primer aterrizaje de un piloto civil argentino, el señor Miguel Fitzgerald en 1964, con un avión monomotor Cessna 185 matrícula LV – HUA.

El primer avión de gran capacidad, un DC-4 de Aerolíneas Argentinas desviado en vuelo y aterrizado en Malvinas en septiembre de 1966, matrícula LV - AGG al mando del Comandante Ernesto García.

El primer vuelo de la empresa LADE, con un avión Grumman Albatros de la FAA (matrícula BS-02), con acuatizaje, el 03 de julio de 1971.

Un Vuelo especial de la Armada con dos aviones Grumman Albatros , el4BS2 y 4BS3, el 08 de febrero de 1972.

El primer vuelo de la empresa LADE, con un avión Fokker F-27 a la pista construida por la FAA, el 10 de octubre de 1976.

Todos ellos fueron los precursores de la epopeya que en 1982 encabezaran los medios aéreos de la Patria, sin distinción de condición, fuerza de pertenencia, especialidad o motivación.

Cada piloto criollo ofrendó su vida en pos del supremo juramento empeñado, de “Seguir constantemente su bandera y defenderla hasta perder la vida” y tuvo como predecesores a todos y a cada uno de los pilotos argentinos de todas las épocas que desplegaron sus alas en la ruta hacia las islas Malvinas, dando una muestra cabal del heroísmo patriota por una causa justa.

A todos ellos, los de ayer y los de hoy, los primeros y los que siguieron, pero por sobre todo a cada uno de los argentinos que con alas en el pecho ofrendaron y entregaron su vida para defender a la Patria, “Honra y honor”....