

**Fuerza Aérea Argentina  
Dirección de Estudios Históricos**

**II Congreso de Historia  
Aeronáutica:  
“Centenario de la Escuela de  
Aviación Militar”**

**Ponencia:**

**Crónicas de la Aviación en  
Quilmes  
Período 1930-1945  
La Consagración**

**por**

**José Italo Nonna y Juan C. Benavente**

**Sala Histórica del Área de Material Quilmes  
Asociación Alas Históricas de Quilmes**

## Introducción

*Este trabajo continúa cronológica y sucintamente la exposición sobre la actividad aérea en Quilmes efectuada durante el primer Congreso de Historia Aeronáutica de 2010, en la que reseñamos aquellos años de románticas y pioneras experiencias. Dejamos las crónicas en la década de 1920; aquí retomamos el relato en la década siguiente dado que entre ambos períodos prácticamente no hubo actividad de relevancia en el aeródromo que nos ocupa.*

*La exposición, a efectos del recorte necesario que hicimos y por cuestiones de claridad, comprenderá tres ejes: Agrupaciones aerodeportivas; compañías aéreas de capitales europeos (Sindicato Condor y una brevísima alusión a LATI) y empresa IMPA.*

*Los autores, por caminos de vida diferentes, tenemos un arraigado compromiso con estas historias y nos complace haber confluído y habernos encontrado para trabajar y dejar algún registro de ellas. Sin duda, la exposición es incompleta e intenta reflejar algunos destellos de lo que fue; respecto de las dificultades, existieron algunas para contrastar fuentes locales principalmente, testimoniantes que fallecieron y se perdieron otros registros, pero tenemos otro compromiso seguro: la investigación continuará.*

*Las historias que aquí se cruzan tienen por centro su desarrollo en Quilmes, por lo que omitimos hechos anteriores y posteriores que ocurrieron fuera del lugar de referencia.*

*También omitimos lo relacionado con los aviones Junkers de la Aeroposta Argentina que pasaron de una u otra manera por Quilmes y nos remitimos sólo a alguna mención para no descuidarlos. La omisión obedece a dos razones: la Aeroposta es un tema profusamente tratado; lo vinculado a Quilmes preferimos dejarlo como objeto de otro ensayo.*

*Durante los años '30 del pasado siglo la aviación tuvo un auge enorme. Mientras los pilotos militares intentaban demostrar y consolidar las posibilidades del avión batiendo marcas de todo orden (travesía, velocidad, altura, distancia, duración), “las compañías aéreas comerciales daban un impulso igualmente vigoroso al desarrollo de la aviación mundial”<sup>1</sup>. Para esa época ya operaban las compañías europeas más importantes. Es así que, en orden a la cantidad de pasajeros transportados, citamos a la Deutsche Lufthansa, que impulsaba nuevas rutas en América del Sur y Oriente. Air France, secundando a los alemanes en importancia, y formada a partir de la fusión de otras líneas pioneras, cubría zonas desérticas del África a través del Sahara y abría cielos desde finales de los años '20 en América del Sur y particularmente en Argentina<sup>2</sup>. En tercer lugar los italianos que si bien se expandieron por el Mediterráneo y los Balcanes, también incursionaron nuestros cielos y nuestro Quilmes.*

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

---

<sup>1</sup> APOSTOLO G., BIGNOZZI G. et al., *Historia de la Aviación*, Trad. Amaro, E., Viscontea, Buenos Aires, 1981, Tomo II, p. 308.

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

*Es necesario tener a mano todo este marco de referencia contextual para comprender más cabalmente los procesos vinculados al desarrollo de la aeronáutica que se dieron en Argentina (y particularmente en el espacio que no toca, Quilmes) en aquellos años, sin descuidar, claro está, la labor de los pioneros locales, el gran entusiasmo que despertaba la aviación en todas las clases sociales y el impulso y acompañamiento a la actividad que con los vaivenes de cada caso brindaba el Estado en sus distintos niveles.*

*Deseamos realizar un comentario sobre el método.*

*De hecho, esta breve investigación centra su línea de trabajo en el método cualitativo, con algún énfasis en la historia oral.*

*Hemos querido narrar un fragmento de la historia aeronáutica de Quilmes, hasta donde nos fue posible, con el testimonio también de algunos protagonistas de esa historia. Hemos acudido a entrevistas realizadas años atrás, y por supuesto hemos visitado documentos y archivos, pero dejamos que el trabajo central con éstos lo realicen los historiadores aeronáuticos, que en este Congreso y en otros lugares los hay y de un nivel superlativo.*

*La historia oral, si bien es un recurso básico para la construcción de la historia, adquiere especial énfasis desde hace algunas décadas “asociada a la Historia Social Contemporánea”<sup>3</sup>. La entrevista de historia oral es un “producto intelectual compartido”<sup>4</sup> en el que el entrevistador le da sentido; su presencia influye en la situación comunicacional y en el valor histórico. Sin duda también, al recoger algunos testimonios hemos querido dar la palabra y recuperar una parte mínima de la significación y la mirada que de ese momento tuvieron algunos protagonistas de sectores no siempre manifiestos, en este caso operarios, trabajadores, familiares, entusiastas y otros. La historia oral pondera los significados por sobre los acontecimientos. Creemos, junto a Alessandro Portelli, que el trabajo histórico basado sólo en fuentes orales es inconcluso mientras que aquel que excluye las fuentes orales (siempre que estén disponibles) es incompleto por definición.*

*Aquí los primeros interpelados somos los propios autores. Italo Nonna, piloto, fundador en la década del '50 del club de Planeadores Quilmes y alumno de un protagonista de los años '30; Juan C. Benavente recupera fragmentos sueltos de la memoria, relatos y archivos de su padre, desde la década del '40.*

*Este trabajo es, entonces, una breve narración de una parte de la historia aeronáutica de Quilmes contada desde el mismo Quilmes.*

*Coincidimos con Eduardo Galeano: la historia no es un museo de cera hueco y mudo, la historia es algo dinámico, con aliento. La historia es. Y la historia nos ayuda a valorar no sólo lo pasado, sino lo que tenemos; nos ayuda a poner en perspectiva lo que creemos que debería ser.*

*Por último, los autores deseamos agradecer a todas las personas e instituciones que contribuyeron para que este trabajo sea posible.*

---

<sup>3</sup> Schwarzstein, D., en: Moss, W., Portelli A. y otros, *La Historia Oral*, CEAL, Buenos Aires, 1991.

<sup>4</sup> *Ib.*

## 1.1 La agrupación “Aero Rex”: Iniciativa y esfuerzo local

Informa el diario *La Verdad*<sup>5</sup> que a principios de 1933 un grupo de entusiastas de la aviación radicados en Quilmes gestaron el Club “Aero Rex – Unión Pro Aviación Deportiva”, cuyas instalaciones se ubicaron en terrenos facilitados por el municipio en la zona del bañado de Quilmes. Comenzaron a funcionar el 1° de noviembre de ese año y las actividades se iniciaron con un planeador construido por el mismo grupo. Gracias al esfuerzo y al entusiasmo de sus integrantes fue posible aumentar el material de vuelo disponible; dos años después, Aero Rex ya contaba con dos aviones y tres planeadores, 30 socios que costean todos los gastos y 100 horas de vuelo de entrenamiento. A pesar de tener una concesión precaria sobre el campo, la agrupación construyó con recursos propios una casa y un hangar para las aeronaves.

La agrupación realizó importantes vuelos para la época. En marzo de 1935 el ingeniero Hans Ott vuela más de 75 minutos alcanzando los 1.300 m de altura con el planeador *Wolf Hirth*; Maximiliano Erich Hoërhammer, el famoso piloto alemán<sup>6</sup> que tendrá una presencia relevante en Quilmes (y otros aeródromos) como instructor<sup>7</sup> y piloto de la compañía alemana *Sindicato Condor*, alcanzó con el mismo planeador los 1.500 m de altura, planeando casi 49 minutos y llegando a Dock Sud. Dos años después, Hoërhammer sufre heridas en un accidente en Quilmes cuando se precipita a tierra desde una altura de 30 m por la rotura de uno de los planos del planeador que volaba. En julio de aquel 1937, partiendo de Montevideo, el piloto Ott cruza el Río de la Plata uniendo Colonia y Quilmes en 43´ con el planeador *Argentina*, comprado en Alemania.

---

<sup>5</sup> Número 3209 del 9 de julio de 1935.

<sup>6</sup> Maximiliano Erich Hoërhammer (1902-1974) nacido en Sajonia, se radicó en Quilmes en 1924. Desde su juventud la aviación fue su gran pasión, que canalizó tanto en el ámbito profesional como deportivo. Piloto comercial, jefe de campo, jefe técnico en los talleres de la *Condor*; piloto de planeador categorías A,B y C; instructor; presidente del Club Argentino de Planeadores “Cóndor”; presidente de la Federación Argentina de Vuelo a Vela; constructor de planeadores, Director Técnico del equipo argentino durante el X Campeonato Mundial de Vuelo a Vela, torneo que ganó nuestro país en la categoría “standart” en 1960. Incansable impulsor de la aeronáutica, a la vez que tenía otras ocupaciones comerciales, su vida y su actividad merecen un capítulo aparte.

<sup>7</sup> Hoërhammer fue instructor de vuelo a vela de uno de los autores de este trabajo -Italo Nonna-, luego de que en la década del ´50 Nonna y otros jóvenes fundaron el Club de Planeadores Quilmes (CPQ). Cuando los aspirantes fueron a Merlo para realizar el curso, Hoërhammer se desempeñaba como instructor del Club de Planeadores “Cóndor”. “Era un gran piloto, severo, bastante cerrado con el castellano”, recuerda Nonna. Emilio Alonso, ex piloto del CPQ, recuerda al mítico alemán: “*Martillo torcido* —tal el significado de su apellido en alemán, según dichos del propio Hoërhammer, era un duro; solía contarnos historias conmovedoras. Cierta vez, nos relató, volando un JU-52 sobre la cordillera de los Andes, el avión entró en una descendente, perdió potencia y altura y ya no pudo subir. Recitando un poema, posó lentamente al avión sobre una loma... Los motores se desprendieron y quedaron a unos 80 metros de la máquina. Hoërhammer, herido en el abdomen, utilizando cordones del tapizado del avión y un alambre, realizó una intervención quirúrgica de campaña: él mismo se cosió”. Iber Damaso, laureado piloto de planeador del CPQ, también voló con Hoërhammer y recordó que “cuando el piloto alemán, ya entrado en edad, volaba como instructor, por sus problemas de próstata llevaba unas bolsas de agua caliente vacías: en pleno vuelo, quitaba el tapón y orinaba en ellas...”.

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

Por la misma época, el Centro de Aviación Civil (CAC) decidió trasladar su aeródromo de Castelar a Quilmes, para lo cual envió a dos hombres al bañado de Quilmes donde antiguamente estuvo Edmundo Marichal<sup>8</sup>, para preparar el terreno y trasladar la agrupación. Esa tarea fue encomendada a Miguel Olarte y Dirck Wessels Van Leyden.

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

Por ordenanza municipal<sup>9</sup>, en 1934 la municipalidad de Quilmes concede al Centro de Aviación civil, por el término de diez años (con opción a renovación), una importante fracción de tierras del bañado (unos 1000 m de lado) para construir un aeródromo, con obligación de efectuar inversiones en el lugar y pagar un tributo anual en “moneda legal” al estado local. El centro de aviación, a la vez, deberá operar el lugar a partir de los seis meses de promulgada la ordenanza. Del mismo modo, la norma prescribe la necesidad de suscribir un convenio entre el CAC y Aero Rex, entidad que por un acuerdo precario con el municipio funcionaba desde el año anterior en el lugar. Así, en 1935 ambas entidades celebraron un convenio aprobado ese mismo año por la municipalidad, que permitió la convivencia de los grupos aerodeportivos.

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

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

### 1.2.1 Recuerdos de la “ciudad de la aviación”

Para Claudia Ciancaglini de Olarte<sup>10</sup> la aviación fue un hermoso desafío durante buena parte de su juventud y una permanente devoción hasta sus últimos años: “Hay gente que gusta del fútbol, a mí me interesa la aviación”, advirtió durante una entrevista que nos concedió en 1999. Acunada por el mismo Marichal, su destino pareció estar regido por los espíritus del aire hasta su casamiento en 1945 con el mencionado Olarte, piloto instructor del Centro. Vecina del aeródromo, recuerda la llegada a nuestro país del famoso dirigible alemán *Graff Zeppelin* en 1934, que se detuvo en Quilmes, para luego continuar su viaje hacia Campo de Mayo:

---

<sup>8</sup> Fundador del aeródromo, escuela y fábrica de aviones de Quilmes en 1915. Consultar: Benavente, J.C., *Escalera al Cielo desde Quilmes: Crónicas Aeronáuticas al Sur de Buenos Aires. 1864-1920*, I Congreso de Historia Aeronáutica, Dirección de Estudios Históricos, FAA, Buenos Aires, 2010.

<sup>9</sup> N° 763 del 20 de octubre de 1934.

<sup>10</sup> Claudia Ciancaglini vivió en Quilmes y frecuentaba el aeródromo de Quilmes.

Veíamos a la gente ubicada en la canastilla (cabina) y nos saludábamos recíprocamente; cerca de una hora estuvo detenido sobre mi casa, única construcción de la zona por ese entonces, a la espera de ser autorizado para proseguir su vuelo.

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

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

A poco de comenzar las actividades del Centro de Aviación, el Municipio recibe numerosas denuncias de vecinos molestos por los vuelos a baja altura de los aviones de la agrupación; tal es así que en la edición del 17/7/1935 del diario *El Sol* se publica una carta redactada por el Director del Centro de Aviación Civil, quien asegura que se han tomado los recaudos para evitar esas maniobras y se sancionará a los responsables. En esos días, la Dirección de Aeronáutica Civil envía un apercibimiento al padre Juan J. Vidal, quien con un biplano *Fleet* efectuó vuelos a baja altura sobre la localidad de Bernal...

El centro se caracterizó por la dinámica de sus actividades y por la completa instrucción aeronáutica que brindaba. Se apuntaba a la formación integral del piloto y no sólo al “saber comandar” la aeronave. La instrucción en meteorología y navegación no eran comunes en las agrupaciones de aquella época. Esta capacitación permitía que el vuelo “por contacto” (el piloto se orienta por referencias de tierra) no fuera el único recurso de navegación. En esto, Ciancaglini recordó que:

Mi esposo (Miguel Olarte)<sup>11</sup> también enseñaba meteorología y navegación, y durante una carrera aérea en Tucumán demostró la superioridad de esos conocimientos. Voló por navegación a campo traviesa, sin seguir las sinuosidades del terreno ni a las vías férreas, ganando holgadamente la competencia. Sabía que lo descalificarían por ello, pero lo hizo para demostrar que un buen piloto lograba una superioridad en el vuelo sobre quienes sólo se guiaban por los puntos fijos del terreno, lo que además a veces era muy peligroso.

Volovelistas, pilotos, instructores, mecánicos, aficionados, alumnos, constructores, entusiastas y curiosos formaban parte de la constelación de personas que se daban cita en aquel lugar cercano al río, donde las aventuras y los festivales aéreos le dieron un particular encanto a este partido del conurbano. En 1940 se constituye la “Subcomisión Local Pro 5.000 Pilotos de la Reserva”, a partir de gestiones que ya se venían efectuando para la creación de la filial Quilmes de la Junta Argentina de Aviación. En ese año, el Centro recibió a cuarenta aspirantes a pilotos que efectuaron los cursos elementales de aviación en Quilmes, en calidad de becados, con vistas a su posterior incorporación al ejército. Dos años después, el CAC crea una “sección especial” denominada “Brigada Cadetes de la Aviación” en la que se incorporaron menores de 18 años. A fines de 1943, el CAC se

---

<sup>11</sup> N.d.A

fusiona con el Aeroclub Buenos Aires. En aquellos tiempos, el fervor por la aviación era contagioso y creciente. Es así que Quilmes, por el ritmo y la diversidad de las actividades aeronáuticas que se desarrollaban en el aeródromo, fue conocida en aquel tiempo como “ciudad aeronáutica” y “ciudad de pilotos”.

## 2. Sindicato Condor Ltda.

En marzo de 1934 el hidroavión alemán *Anhanga* de la línea *Sindicato Condor Ltda.* realizó un vuelo desde la Capital sobre el Río de la Plata, llevando periodistas, militares y funcionarios, regresando luego al dique flotante<sup>12</sup> de Puerto Nuevo. Se exploraron posibles lugares para asentar en la región una base terrestre de la empresa. Cuatro meses después, llegó al país una misión alemana con el propósito de celebrar convenios comerciales, destinados a "recuperar y aumentar el intercambio comercial con los estados sudamericanos"; alemanes y franceses<sup>13</sup> se hallan expandiendo sus mercados aéreos. En este contexto, se construirá en Quilmes uno de los aeródromos más modernos y completos de su tiempo.

### 2.1 Aeropuerto internacional en el bañado de Quilmes

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

Ocho meses después de comenzadas las obras, el trimotor *Maipo* despegó del flamante aeródromo inaugurando las instalaciones y el servicio de pasajeros y correspondencia a Mendoza y Chile. Grandes trabajos se efectuaron en la zona: construcción de desagües y de un tajamar de casi dos metros para contrarrestar las inundaciones; movimientos de tierra para emparejar el terreno, edificio de pasajeros y aduana<sup>14</sup> con amplias comodidades; talleres, un hangar de 40 m de frente<sup>15</sup> de sistema

---

<sup>12</sup> En un primer momento, los aviones de la línea alemana, Junkers W-34 y Ju-52/3m, modificados con flotadores, operaban en el Río de la Plata desde Puerto Nuevo, lugar donde había un “dique flotante” único en esa época en Sudamérica. El dique constaba de un embarcadero para los hidroaviones y de un pontón de 21 x 15 m, con cámaras inundables para inmersión y flotabilidad.

<sup>13</sup> Ejemplo de esa expansión gala es el nacimiento de la Aeroposta, años antes y a instancias del argentino Almonacid.

<sup>14</sup> Actualmente funciona allí la Sala Histórica del AMQ.

<sup>15</sup> Entre 1999 y 2001, en el hangar museo "Milliken" se exhibieron aeronaves restauradas en Quilmes: un Fiat G-46, un Fairchild 82D, un interceptor Mirage M-III, matrícula C-706 y la estrella, el legendario *Latecoere* 25, pieza única en el mundo, que pilotara en el país Antoine de Saint Exupery. Hasta el traslado de tres de esos aviones al Museo Nacional de Aeronáutica (el M-III no fue al MNA) más de 5.000 personas asistieron al museo guiados por personal especializado del AMQ.

Junkers con estructuras metálicas y puentes de hierro, instalación de un radiofaro, balizamiento, alambrado del sector.

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

La señora Ciancaglini recuerda:

Por la cercanía con Buenos Aires, el aeródromo de Quilmes fue muy importante y varias compañías lo usaban, incluso uruguayas<sup>16</sup>. (...)

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

Quilmes, de hecho, fue uno de los primeros aeródromos internacionales del país, reconocido como aeródromo aduanero<sup>17</sup> entre 1941 y 1943, a pesar de las restricciones que soportó la compañía alemana, tratadas en el próximo apartado.

En 1937 la *Aeroposta* contrata personal de la *Condor* para entrenar a sus pilotos y radio-operadores en el uso del flamante equipamiento alemán<sup>18</sup>. En adición, los aviones adquiridos -Junkers Ju-52/3m- son terminados de montar en los talleres de Quilmes.

En ese lugar no sólo operaron los trimotores Junkers de la *Condor* y de la Deutsche Lufthansa, sino que también lo hizo el cuatrimotor Focke Wulf FW-200 "Condor". Denominado *Abaitara*, matrícula brasileña PP-CBI, el FW-200 era capaz de volar a 330 km/h llevando a 4 tripulantes y a 26 pasajeros en dos compartimentos, con amplias butacas, sector de fumadores, lámparas de lectura, mesas portátiles y temperatura de cabina ajustada a 20 °C, todo un lujo para la época. Desde su incorporación al servicio, cubrió desde Quilmes la línea Buenos Aires-Brasil.

En julio de 1939 se inauguró un nuevo hangar<sup>19</sup>, de mayores dimensiones (unos 90 m de largo por 32 de ancho) dotado de moderna infraestructura de mantenimiento para los aviones de la empresa: bancos de prueba para motores y hélices, talleres de metalización y pintura entre otros. El plan de la compañía era centralizar en Quilmes el soporte técnico tanto para la *Condor* como para la *Lufthansa*. Se instaló una estación de radio modelo para

---

<sup>16</sup> Mostró fotografías de aquellos años en las que aparecen tripulaciones uruguayas junto a miembros del Centro de Aviación Civil.

<sup>17</sup> El 31/12/1941 el Poder Ejecutivo Nacional decreta Aeródromo Aduanero al campo de aviación de Quilmes; la medida fue dejada sin efecto en octubre de 1943.

<sup>18</sup> "14 de octubre de 1937: El día era espléndido, sólo una brisa jugaba en la pista de Villa Harding Green, en las afueras de Bahía Blanca. Cerca del mediodía, mucha gente se había acercado al aeródromo para presenciar la llegada del primer vuelo proveniente de Quilmes, que inauguraba la segunda etapa de la renovada Aeroposta Argentina. (...) A las 12.10 la espera terminó cuando el JU-52/3m "Patagonia" se posó suave, tras una corta carrera de aterrizaje (...). Al mando del capitán Paul Rohlandt, en el "Patagonia" viajaban tres aviadores de Aeroposta como copilotos, junto a tres radio operadores y un mecánico. Tanto Rohlandt como el radio operador Durbal Barros, del *Sindicato Condor Ltda.*, fueron contratados por Aeroposta para entrenar a las tripulaciones argentinas que volarían los trimotores de la empresa". Ver Benavente J. C. en bibliografía.

<sup>19</sup> El actual hangar 1, rentado por la empresa BASA que opera en Quilmes.



su tiempo<sup>20</sup> con transmisores de radiogoniometría y telegrafía en edificios separados de los receptores de onda corta y larga, pero conectados entre sí por cables subterráneos. A pesar de las grandes innovaciones que se sucedían en el lugar las agrupaciones aerodeportivas continuaban operando<sup>21</sup>.

Las obras de infraestructura realizadas en aquel período aún perviven en distintos lugares del predio del Área de Material Quilmes.

## 2.2 La famosa inundación del '40

En abril 1940 se produjo una tremenda crecida del Río de la Plata que ocasionó desastres en toda la zona de Quilmes, incluidas las instalaciones del aeródromo.

Relata Ciancaglini que

A pesar de que el terraplén (*construido por los alemanes*)<sup>22</sup> tenía una respetable altura, no pudo impedir que la creciente rompiera varios puntos e inundara las instalaciones de la *Condor* y del Centro de Aviación Civil. El agua llegó hasta la mitad de altura de los aviones alemanes.

Además de las pérdidas ocasionadas por el fenómeno, ocurrió una tragedia. La niña Beatriz Sofía Pastor, hija del encargado del campo, muere ahogada cuando intentaban sacarla del lugar.

Frida Grau<sup>23</sup>, hija de un mecánico de la compañía alemana, recuerda que muchas veces después de ésa y otras crecidas menores, su padre solía encontrarse con serpientes en los motores de los aviones, inesperados huéspedes que habían encontrado refugio allí.

Los daños provocados por la inundación fueron tales que recién siete meses después se habilitó nuevamente la aerostación.

## 2.3 *Condor* pasa

A pesar de la inversión realizada por la compañía *Sindicato Condor Ltda.* en la aeroestación Quilmes, y de lo eficiente y seguro del servicio, la empresa no pudo extender por muchos años sus operaciones; los inconvenientes derivados del estallido de la II GM, sumadas las restricciones cada vez mayores que imponía los EE.UU, provocaron que en los primeros años de la década del '40 deba suspender paulatinamente sus vuelos hasta su desaparición, dando lugar a otras empresas con fuerte participación sudamericana para que no se desplomen los servicios aéreos que tanto beneficio trajeron a la región: es intención de los gobiernos continuar con la explotación de las líneas.

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

---

<sup>20</sup> La estación transmisora contaba con un equipo Telefunken RS-729 de 300 w de potencia, para radiogoniometría y telegrafía, en la banda de 300 a 1.800 m; un Lorenz de onda corta para telegrafía de 70 w para la banda de 17 a 80 m y un transmisor de construcción de la Condor de 250 w para onda corta.

<sup>21</sup> A pesar del clima de cordialidad entre todos los grupos, con el correr de los años las discusiones políticas fueron creciendo, “lo que se agudizó más cuando estalló la guerra”, afirmó Ciancaglini.

<sup>22</sup> N. d. A.

<sup>23</sup> Entrevistada por uno de los autores en 1999.

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

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

En 1942 el gobierno brasileño se hace cargo de la *Condor*<sup>24</sup>; argentinos y brasileños acuerdan la creación de "la nueva Compañía de Navegación Aérea Argentino-Brasileña"; la financiación correría por cuenta de capitales mixtos (estatales y privados) y se explotarían las rutas Río de Janeiro-Buenos Aires-Santiago de Chile. Además, se resolvió la adquisición del material aéreo alemán depositado en Quilmes. En marzo de ese año parten desde ese lugar el cuatrimotor *Abaitara* y el trimotor Ju-52/3m *Page* con destino a Brasil; los Junkers *Jacy* y *Los Andes* quedan en Quilmes esperando la reanudación de los vuelos.

Tiempo después, Brasil gestiona ante nuestro gobierno la entrega de un trimotor con matrícula brasileña propiedad de la *Condor* que se hallaba en Quilmes. En septiembre del '42 nuestro gobierno anula la autorización concedida a la *Condor* y a la *Lufthansa* para los servicios que realizaba desde Quilmes; finalmente un grupo brasileño compra la compañía alemana y en enero de 1943 la empresa pasa a denominarse "*Servicios Aéreos Cruzeiro do Sul Ltda.*".

Para 1943 ni *Condor* ni *Lufthansa* operaban en el lugar.

## 2.4 Italia

Mucho más tibios, los italianos también incursionaron en América del Sur para extender sus servicios aéreos. En diciembre de 1939, un avión Savoia-Marchetti SM-75 une Roma con Río Gallegos; en 1940 llega a nuestro país el embajador italiano desembarcando en el aeródromo de Quilmes. En el mismo año la compañía LATI (Línea Aérea Transcontinental Italiana) utilizó a Quilmes para operar sus aviones "a título de ensayo"<sup>25</sup>. Así es que se vieron en aquel aeródromo del conurbano a los citados trimotores SM-75 *Marsupiale*<sup>26</sup> capaces de transportar a 25 pasajeros en vuelos de gran autonomía. Sin embargo, los servicios no durarán mucho y correrán la misma suerte que los alemanes. En diciembre de 1941 Italia declara la guerra a EE.UU. y como consecuencia de ello la compañía tiene dificultades para continuar la operación de sus líneas en América del Sur, a instancias de los norteamericanos.

## 3. IMPA Aviación

### Primera fábrica argentina privada de aviones

---

<sup>24</sup> Diario *El Sol* de Quilmes, edición del 22/1/1942.

<sup>25</sup> Diario *El Sol* de Quilmes, edición del 5/11/1940.

<sup>26</sup> El Savoia-Marchetti SM-75 "Marsupiale" efectuó su primer vuelo en 1937, incorporándose a LATI dos años después. Era un robusto trimotor para uso civil de pasajeros y transporte militar de gran alcance, que podía operar en pistas cortas (unos 340 m para despegue) en aeródromos secundarios.

19 de diciembre de 1944. Sol, calor, fiesta. Lejos de la II GM, una multitud entusiasta de público se desparramaba en un campo de aviación al sur de Buenos Aires. El lugar: el aeródromo de Quilmes.

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

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

### 3.1 IMPA “Aviación”

Publicaciones de época de la propia I.M.P.A. (Industria Metalúrgica y Plástica Argentina, S. A.) refieren que entre sus tareas se contaban la manufactura de elementos sobre la base de metales y plásticos y la fabricación y provisión de materiales para las fuerzas armadas. En la década del '30, IMPA laminaba aluminio (en eso también fue una de las primeras) y vivía un crecimiento sostenido que para la década siguiente le permitió contar con dos plantas, una, la central, en la calle Querandíes N° 4288, en el barrio capitalino de Almagro —que aún existe<sup>27</sup>— y otra en el partido de General San Martín.

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

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

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

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

---

<sup>27</sup> Desde hace algunos años, IMPA es gestionada por una cooperativa de empleados y cuenta con un centro cultural.

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

En cuanto al RR-13D, ni siquiera salió de los papeles. Si bien el proyecto era interesante (un bimotor liviano para transporte de pasajeros y carga) y su construcción comenzaría a mediados de 1942, los problemas surgidos con Ferrer cancelaron definitivamente la iniciativa. El RR-13D podría transportar hasta ocho pasajeros y 200 Kg. de correspondencia, con una autonomía de 1.500 km. Al respecto de este diseño, un informe de la empresa daba cuenta que “su estudio ha sido efectuado para resolver, en parte, el problema [...] que afecta a nuestras apartadas regiones [...]. Los grandes transportes aéreos no pueden abastecer a numerosos núcleos habitados y el paso de esta aeronave los enriquecería y transformaría radicalmente su vida económica”. Una visión sumamente realista de las comunicaciones en el interior del país si se piensa en una evaluación efectuada hace setenta años.

### **3.2 La nueva planta fabril**

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

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

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

### **3.3 Del RR-11 al *Tu-Sa***

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

Según el documentado historiador Francisco Halbritter:

Las autoridades de IMPA ofrecieron a la Dirección General de Material Aeronáutico del Ejército<sup>28</sup> desarrollar una versión mejorada del RR-11, propuesta que fue aceptada. (...) Se fabricarían veinticinco aviones para ser distribuidos entre los principales aeroclubes del país”<sup>29</sup>. El proyecto tomó primero el nombre de LF-1 (por Lobianco – Feo González 1), y luego *Tu-Sa* (Turismo Serie a).

Este avión estaba basado en el RR-11 de Ferrer. Construido en madera con revestimiento de tela y terciado en algunos sectores, era un biplaza lado a lado para turismo y entrenamiento civil, impulsado por un motor Lycoming de 65 HP o Continental de 65 o de 80 HP, que traccionaba a una hélice bipala de madera. De ala baja tipo *cantilever*, el *Tu-Sa* poseía un tren de aterrizaje convencional amortiguado por arandelas de goma. Con un peso máximo admisible para el despegue de 661 kg para motor de 60 HP y 682 kg de 80 HP, ambas para la versión de turismo, el avión despegaba en menos de 250 m. El techo práctico del *Tu-Sa* alcanzaba los 3.600 m y la velocidad de crucero era de unos 133 km/h, alcanzando en picada los 230 km/h. Según el manual del avión, algunas de las maniobras permitidas para la acrobacia moderada, eran los *loopings*, “S” cortada, rueda de carro, tirabuzones de dos vueltas y otros, siempre que no se superen los 180 km/h.

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

Entre 1944 y 1945 la empresa construyó un total de 25 aviones *Tu-Sa* cumpliendo el contrato que había suscrito con la DGMA. Las máquinas fueron destinadas a distintos aeroclubes del país y utilizadas para entrenamiento y turismo hasta que fueron sacadas del servicio por la DGAC un par de años después.

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

### 3.4 Un chorlo promisorio que voló poco

Otro de los proyectos mencionados de IMPA fue el desarrollo de un avión liviano para entrenamiento militar y acrobacia. Inspirado en el RR-12D y aprovechando algunas de sus partes, el proyecto denominado *Chorlo* tuvo una vida breve pero mejor que su antecesor: el prototipo voló por primera vez en Quilmes a mediados de 1943. De ala baja

---

<sup>28</sup> Cabe destacar que aún no existía la Fuerza Aérea (N.del A.).

<sup>29</sup> Halbritter, F., *Historia de la Industria Aeronáutica Argentina*, Edición de la Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Bs. As., 2006, Tomo II, p. 525.

tipo *Cantilever*, el *Chorlo* era un monoplaza propulsado por un motor Gipsy Major I de 130 CV, de mayor potencia que el motor que equipaba al *Tu-Sa*.

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

### 3.5 De recuerdos y de álbumes

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

Tenía menos de 16 años cuando ingresé a los talleres de IMPA, en Quilmes, dos días después de haber completado la solicitud. Antes trabajaba en una heladería, y en la IMPA entré como carpintero para luego especializarme en entelado y pintura de aviones; recuerdo particularmente que pinté la cola del *Chorlo*. Mucha gente había en esa fábrica. Sueyro, el director de la empresa, solía visitar la planta, era una persona amable. ¿Sobre el cierre? No sé, hubo muchos rumores, que Perón era socio de Sueyro y que hubo problemas, pero lo cierto es que no supimos que pasó.

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

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

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

Otro ex - compañero de la fábrica acude a su memoria: “trabajaba en el pañol, solía tomar algún elemento para simular un micrófono, e improvisaba relatos deportivos, siempre estaba así”. Aquel muchacho “dicharachero”, sería conocido después como “el relator de América”: era el mismo José María Muñoz.

Ernesto Daino, ex-operario de IMPA, luego técnico de la FAA y hoy jubilado, refiere que “la producción de planeadores fue mucho mayor que la de aviones: en IMPA se construyeron los excelentes veleros *Grunau Baby* y los planeadores primarios E-38”.

Sabido es que el IMPA *Tu-Sa* no reunió buenas características, lo que le valió cierta lúgubre fama entre los pilotos. En un informe borrador que el padre de uno de los autores<sup>30</sup> preparó a mediados de la década del '70, se puede leer:

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

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

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

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

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

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

### 3.6 IMPA y su transformación

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

Wright, Batistessa y Daino también desconocen las causas del cierre de la planta de Quilmes. Sin embargo, según refirieron operarios de entonces, la empresa tuvo “problemas con el gobierno peronista”<sup>31</sup> que paulatinamente provocaron la caída.

---

<sup>30</sup> Edmundo Ernesto Benavente (1926-1986) ingresó a IMPA en 1944 como operario, trabajando en esa empresa hasta fines de 1947 tras lo cual pasó al Taller Regional Quilmes (hoy Área de Material Quilmes) prestando servicios de manera ininterrumpida en la aeronáutica militar hasta 1986.

<sup>31</sup> A la par de los testimonios de operarios, el arquitecto Víctor R. Bardeci, en una carta da cuenta que su padre, Félix Bardeci, ingresó a IMPA como aprendiz “y terminó como gerente”, y explica que “en 1946, cuando fue nacionalizada por el gobierno –por considerársela de capitales enemigos, siendo ese gobierno admirador y receptor de nazis- mi padre no quiso nacionalizarse ni afiliarse al Partido Justicialista y fue echado, junto con cientos que no aceptaron”.

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

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

Sin embargo, al margen de los prototipos y de los 25 *Tu-Sa* fabricados por IMPA en su vida privada, entre 1944 y 1951 se construyeron cincuenta planeadores primarios SG-38, cincuenta veleros *Grunau Baby Ila* y cincuenta conjuntos para *Grunau Baby III*.

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

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

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



## Bibliografía

- APOSTOLO G., BIGNOZZI G. *et al.*, *Historia de la Aviación*, Trad. Amaro, E., Viscontea, Buenos Aires, 1981.
- BENAVENTE, J. C., *Crónicas aeronáuticas de Quilmes*, artículos publicados en el semanario *Pulso* 33 entre junio de 2000 y enero de 2001, Quilmes.
- BIEDMA, A., *Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina*, Dirección de Publicaciones, Buenos Aires, Tomos I y II, 1969.
- CRAVIOTTO, J. A., *Quilmes a Través de los Años*, Municipalidad de Quilmes, Quilmes, 1966.
- HALBRITTER, F., *Historia de la Industria Aeronáutica Argentina*, Edición de la Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, Buenos Aires, 2006, Tomo II.
- MESA, O., *La Aviación en Quilmes*, (recopilación sin publicar), Quilmes, 1998.
- MOSS, W., PORTELLI, A. y otros, *La Historia Oral*, CEAL, Buenos Aires, 1991
- PEDEMONTE, G. C., *Breve Reseña de hechos y Acontecimientos que hacen a la Historia de Bernal*, Secretaría de Cultura, Municipalidad de Quilmes,
- SALE, A., *Aviones Argentinos: Construcciones Privadas 1895/1964*, Editorial Cid, Buenos Aires, 1987.
- , *Construcciones Aeronáuticas Privadas*, en: Revista Nacional de Aeronáutica, Buenos Aires, N° 204, marzo de 1959.

## Otras fuentes

- Archivo del diario *El Sol* de Quilmes.
- Archivo Sr. Oscar Rimondi – Historiador de Bahía Blanca.
- Recopilación de notas del archivo del Sr. Alfredo Casuscelli coleccionista e historiador aeronáutico.
- Archivo Asociación “Alas Históricas de Quilmes”
- Museo Histórico Fotográfico de Quilmes
- Archivo de los autores

## Agradecimientos:

- Biblioteca Nacional de Aeronáutica
- Biblioteca Popular "José M. Estrada" de Bernal
- Diario *El Sol* de Quilmes
- Prof. Fernando San Martín
- Sra. Claudia Ciancaglini de Olarte (†) y familia
- Sra. Claudia Natalucci
- Sra. Frida Grau (†)
- Sr. Eduardo Batistessa
- Sr. Alfredo Casuscelli (†)
- Sr. Ernesto Daino
- Sr. Mario Quaini
- Sr. Raúl Wright y flia.
- Sr. Iber Damaso
- Sr. Emilio Alonso

## Fotografías:

- Archivo General de la Nación.
- Museo Histórico Fotográfico de Quilmes
- Archivo de los autores

## Contactos

**Juan C. Benavente**

CE: 15-6558-9104

Correo electrónico: [jc\\_benav@yahoo.com.ar](mailto:jc_benav@yahoo.com.ar)

**Italo Nonna**

TE: 4253-2463