

SESIONES ORDINARIAS

2007

ORDEN DEL DIA N° 2157

COMISION DE DEFENSA NACIONAL

Impreso el día 8 de mayo de 2007

Término del artículo 113: 17 de mayo de 2007

SUMARIO: **Cuarenta** años de servicio de la aeronave IA-50 G II de la Fuerza Aérea Argentina. Expresión de beneplácito. **Accastello**. (1.467-D.-2007.)

Dictamen de comisión

Honorable Cámara:

La Comisión de Defensa Nacional ha considerado el proyecto de declaración del señor diputado Accastello, expresando su beneplácito por los 40 años de servicios cumplidos por la aeronave IA-50 G II de diseño y fabricación nacional en la dotación de la Fuerza Aérea Argentina –FAA–; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconseja su aprobación.

Sala de la comisión, 24 de abril de 2007.

Jorge A. Villaverde. – Genaro A. Collantes. – Carlos A. Sosa. – Santiago Ferrigno. – Eduardo L. Accastello. – Luis G. Borsani. – Dante O. Canevarolo. – Horacio R. Colombi. – Hugo A. Franco. – Daniel O. Gallo. – Nora R. Ginzburg. – Jorge R. Giorgetti. – Carlos A. Raimundi. – María del C. Rico. – Cristian A. Ritondo. – Oscar E. R. Rodríguez. – Raúl P. Solanas. – Enrique L. Thomas. – José R. Uñac. – Ricardo A. Wilder.

Proyecto de declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA:

Su beneplácito por los 40 años de servicio de la Aeronave IA-50 G II, de diseño y fabricación nacionales, en la dotación de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) y que recientemente fuera radiada de servicio en función de su desprogramación el pasado 7 de enero del corriente, al tiempo que felicita a pilotos y mecánicos de aquella fuerza por tantas de-

cadadas de operación segura y eficiente de este bimotor argentino, uno de los productos más famosos y duraderos de la Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas (DINFIA) con sede en la provincia de Córdoba.

Eduardo L. Accastello.

INFORME

Honorable Cámara:

La Comisión de Defensa Nacional, al considerar el proyecto de declaración del señor diputado Accastello, cree innecesario abundar en más de talletes que los expuestos en los fundamentos, por lo que los hace suyos y así lo expresa.

Jorge A. Villaverde.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El pasado 7 de enero del corriente año un Guaraní IA-50 GII sobrevoló, por última vez, las instalaciones de la II Brigada Aérea para dirigirse a su última morada, el Museo Nacional de Aeronáutica sito en la localidad de Morón, en la provincia de Buenos Aires.

Durante 40 años, el Guaraní ha sido una aeronave que ha marcado un hito en la historia aeronáutica argentina, máxime si se considera que fue el primer avión construido en Latinoamérica en cruzar el Atlántico con destino al viejo continente.

El Guaraní fue concebido en la década de 1960 como un aparato ejecutivo bimotor, dado el vacío que existía –por aquél entonces– en esta franja de productos. Frente a este hecho del mercado, la entonces Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas (DINFIA) solicitó al capitán ingeniero Héctor E. Ruiz que estudiara la posibilidad de cambiar la planta de poder de los

míticos IAe-35 Huanquero (dotados de motores radiales argentinos IA-19 "El Indio") por el Turbohélice Turbomeca Bastan III, a los efectos de adaptar aquél diseño (construido en maderas nacionales) a los nuevos tiempos en la motorización y fabricación de aeronaves. De esta forma nacía el primer turbohélice fabricado en Latinoamérica, bautizado Guarani I, con claras reminiscencias de su inspirador, tal como la doble deriva de su timón de cola.

El Guarani I no pasó de la etapa experimental, pero sirvió para el diseño de lo que luego sería el definitivo Guarani II. Entre sus mejoras, éste exhibía un moderno conjunto de cola monoderiva, un parabrisas frontal rediseñado y un fuselaje apto para alojar 12 pasajeros y un toilette. Los trabajos concluyeron en 1963 y la nueva aeronave fue presentada ante el presidente Arturo H. Illia el 11 de diciembre de aquél año en el Aeroparque Metropolitano. La industria argentina había logrado un turbohélice de porte mediano y económico, versátil, sencillo de operar, robusto y con una importante flexibilidad operativa.

Tras los exitosos primeros pasos, la DINFIA recibió el encargo de 20 ejemplares, previo a volar con el flamante Guarani a Francia para certificar el aparato según normas internacionales en resistencia estructural y prueba de vibraciones en vuelo. En aquél viaje, el aparato fue exhibido con gran éxito en el Salón Internacional de la Aeronáutica y del Espacio, en el aeródromo parisino de Le Bourget, donde obtuvo la segunda mención especial. En lo que constituyó un verdadero orgullo para la industria aeronáutica nacional, el Guarani obtuvo las certificaciones internacionales en cuya búsqueda había partido, regresando a Córdoba tras recorrer un total de 25.000 km.

Fueron construidos 34 aeronaves de este tipo, utilizándose las en la FAA, la Policía Federal, las Líneas Aéreas de Entre Ríos y en las Direcciones Provinciales de Aeronáutica de Córdoba y Salta. La-

mentablemente, la aparición de aeronaves comerciales presurizadas (y con ello, de la mayor disponibilidad de techo de servicio y economía operativa) sellaron la suerte comercial de este aparato, cuyo fuselaje de estructura cuadrada no permitía la implementación de aquellos sistemas: desde el fondo de su historia, el viejo Huanquero le solicitaba su tributo al Guarani.

El Guarani brindó servicios para su principal usuario, la FAA, a lo largo y ancho del país, aunque la mayoría de la dotación (unos 16 aparatos) estuvo destinada durante cuarenta años en la II Brigada Aérea situada en la ciudad de Paraná. Fue allí donde se recibió, el 24 de agosto de 1967, el primero de estos turbohélices argentinos, el G-II F 31, y fue esa misma pista, aquellas instalaciones, las que les tocó decir adiós –paradójicamente– a aquél primer avión, que fue el último en permanecer operativo hasta su postrer viaje al Museo de Morón.

El Guarani forma parte de una historia de gloria en el diseño y fabricación de aeronaves argentinas, y también en sus doctrinas de mantenimiento y servicio operativo. Durante sus 40 años, demostró ser un gran avión, que llevó el prestigio de la industria nacional inclusive al viejo mundo. Hace pocos meses atrás, su célula recién desprogramada descansa merecidamente al lado del Pulqui II, el Huanquero, el DL 22 y de tantas otras aeronaves que supo alumbrar el impulso del país en los albores del primer peronismo a través de la Fábrica Militar de Aviones en la Ciudad de Córdoba. Finalmente, deseamos testimoniar nuestro agradecimiento a la publicación especializada Aeroespacio, de la que nos hemos valido para la confección del presente Proyecto de Declaración.

Por los argumentos expuestos es que solicito de mis pares me acompañen en la aprobación del presente.

Eduardo L. Accastello.