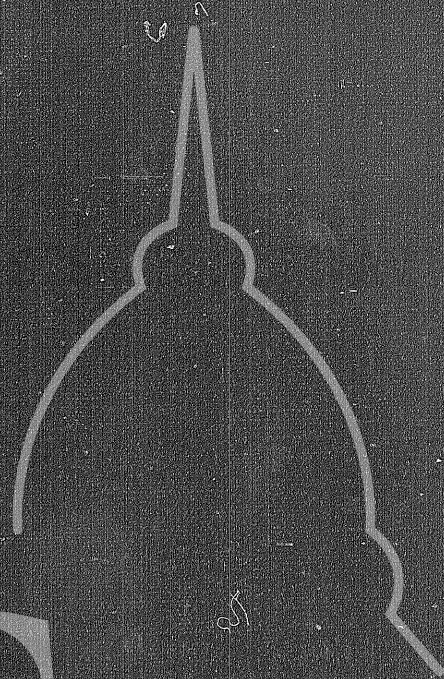


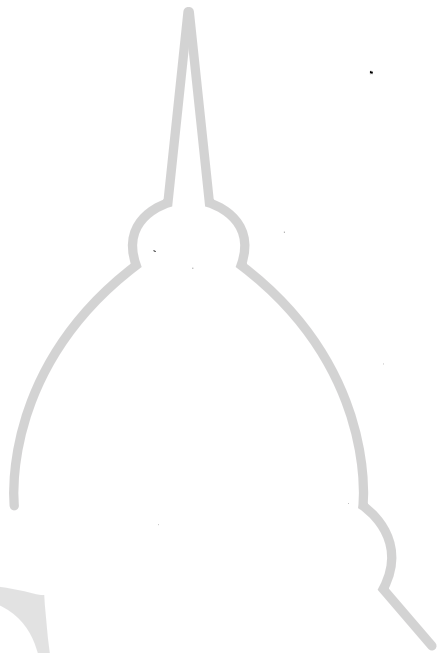
PPB
1255



Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA

AERONÁUTICA - ARGENTINA
AVIACION MILITAR - ARGENTINA
LQ - IV - OL - 2 - 2'



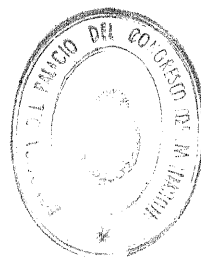
BC Biblioteca del
Congreso

A R G E N T I N A

EJEMPLAR N.º 14

B.P.
B.1255
[initials]

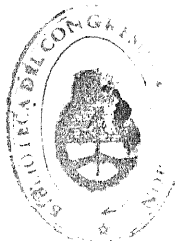
MINISTERIO DE AERONAUTICA



SINTESIS EXPLICATIVA
DEL
DESARROLLO GRAFICO
DEL
II PLAN QUINQUENAL

Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA



RESERVADO

308949 *

INDICE

PROPOSITOS

	Pág.
FUERZA AÉREA ARGENTINA	1
AVIACIÓN CIVIL	5
INDUSTRIA AERONÁUTICA NACIONAL	7

PLANES

TAREAS CUMPLIDAS Y PREVISTAS POR EL INSTITUTO AEROTÉCNICO	9
NUEVA FÁBRICA DE AVIONES DE "RÍO IV"	11
CONSTRUCCIONES PARA LA INFRAESTRUCTURA	13
<i>Aeropuertos y Aeródromos Civiles</i>	<i>13</i>
<i>Aeródromos de Diferentes Categorías</i>	<i>13</i>
<i>Bases e Instalaciones Militares</i>	<i>15</i>
<i>Porcentajes de lo Realizado hasta el año 1951 y lo Previsto para el año 1958</i>	<i>15</i>
<i>Edificaciones Mistas</i>	<i>16</i>
PROTECCIÓN Y SEGURIDAD AL VUELO	17
RED DE COMUNICACIONES Y APOYO A LA NAVEGACIÓN AÉREA ..	19
<i>Circuitos de la Fuerza Aérea Argentina</i>	<i>19</i>
FOMENTO DE LA AVIACIÓN CIVIL	21
OBRA SOCIAL	23



En la presente síntesis explicativa del desarrollo gráfico del II Plan Quinquenal, se exponen, en primer término, los propósitos que se procuran a través de su realización, al mismo tiempo que se coteja con la obra llevada a cabo en el I Plan.

En segundo término se exponen los gráficos demostrativos de los planes previstos para realizar los propósitos enunciados.





PROPOSITOS



Fuerza Aérea Argentina

1. Los gráficos de las páginas 6 y 7 señalan, esquemáticamente, el proceso del desarrollo previsto para la Fuerza Aérea Argentina a fin de lograr, en 1958, los propósitos señalados para el II Plan Quinquenal.
2. Los propósitos de la Fuerza Aérea Argentina comprenden tres objetivos esenciales:
 - 1º) Lograr una Fuerza Aérea apta para adquirir, en la eventualidad de una emergencia internacional, la capacidad bélica que la situación indicare como necesaria.
 - 2º) Gravitir en un mínimo indispensable sobre la economía nacional.
 - 3º) Limitar la provisión de materiales que, por rápida evolución técnica pudieren resultar anticuados a breve plazo y que puede sintetizarse en la premisa: "Una Fuerza aérea de alta calidad y poca cantidad".
3. Por otra parte, según nuestro criterio, cuando no se quiere hacer gravitar perjudicialmente el poder aéreo sobre la economía del país, pueden seguirse dos caminos. El primero, dotando a la Fuerza Aérea un gran número de aviones y el respaldo logístico intenso, aunque no se desarrolle una gran industria aeronáutica; el segundo, limitándose a tener un reducido número de aviones pero impulsando especialmente la industria y sostén logístico aeronáutico. Se opta por el segundo camino por las conveniencias que resultan en el orden técnico y social del país.

La situación en 1951 y la prevista para 1958.

4. Los gráficos "Fuerza Aérea 1951" y "Fuerza Aérea 1958", páginas 6 y 7, muestran la situación actual y la prevista para el término del II Plan Quinquenal.
5. El gráfico "Fuerza Aérea 1951", página 6, señala la actual composición y distribución de los efectivos de la Fuerza Aérea Argentina, integrada por siete Brigadas Aéreas y la Escuela de Aviación Militar; a saber:
 - 1º) *La I Brigada Aérea*, de Transporte Liviano, en el Aeródromo Militar "El Palomar".
 - 2º) *La II Brigada Aérea*, de Observación, en el Aeródromo Militar "General Urquiza".
 - 3º) *La III Brigada Aérea*, de Ataque, en el Aeródromo Militar "Reconquista".
 - 4º) *La IV Brigada Aérea*, de Caza y Ataque, en el Aeródromo Militar "El Plumerillo".
 - 5º) *La V Brigada Aérea*, de Bombardeo, en el Aeródromo Militar "Coronel Pringles".
 - 6º) *La VI Brigada Aérea*, de Caza, en el Aeródromo Militar "Tandil".
 - 7º) *La VII Brigada Aérea*, de Transporte Pesado, en el Aeródromo Militar "Morón".

6. El gráfico "Fuerza Aérea 1958", página 7, muestra la composición y distribución de los efectivos de la Fuerza Aérea Argentina que se espera lograr en 1958, materializando los objetivos perseguidos.

7. Para ese año, la Fuerza Aérea Argentina estará integrada por:

- 1º) *Las mismas siete Brigadas Aéreas* con que contaba en 1951, sobre la base de los mismos tipos de material de vuelo, habiéndose incorporado:
 - a) Ciento diez aviones, tipo "A", de fabricación nacional. Se trata de un avión de instrucción avanzada y de múltiple empleo.
 - b) Setenta y cinco aviones, tipo "B", a adquirir en el extranjero. Se trata de un avión de guerra de múltiple empleo ofensivo.
 - c) Quince aviones, tipo "C" y quince Pulqui II, de fabricación nacional.

2º) *Núcleo de la VIII Brigada Aérea*, de Ataque, en Río Gallegos. Esta unidad es gestada durante el proceso de desarrollo del Plan y se espera completarla al finalizar el mismo, en el año 1958. Su creación responde a satisfacer ineludibles necesidades de instrucción de vuelo sobre el mar y de operación en las regiones australes del país.

Además constituirá una base de apoyo logístico de un eventual destacamento aéreo que se pueda establecer en la zona Antártica.

3º) *La instalación de un Centro de Tiro y Bombardeo* en las proximidades de Mar del Plata, por la necesidad imprescindible de contar con un espejo de agua para estas prácticas de instrucción.

La Fuerza Aérea Actual y la Prevista

8. Puede observarse, tras un rápido examen comparativo en los gráficos que resumen la "Fuerza Aérea 1951" y la "Fuerza Aérea 1958", los rasgos salientes característicos de su evolución.

9. Ellos pueden concretarse en:

1º) *Número de aviones.*

Se pasa de setecientos ocho aviones en 1951 a quinientos treinta aviones en 1958; esto representa una disminución del 25 % cuantitativamente, pero no potencialmente.

2º) *Tipificación del material aéreo.*

En 1951, existen veintiocho tipos distintos de aviones. Para 1958 se espera disminuir ese número a quince; número que continuará decreciendo en los años subsiguientes a 1958; con la consiguiente economía en la operación logística correspondiente.

3º) *Porcentaje de Aviones de Guerra con respecto a los aviones de Instrucción.*

En 1951, los aviones de Guerra representan un 36 % del total.

En 1958, ese porcentaje disminuye al 34 %, discriminado de la siguiente manera: 20 % ofensivos (Bombardeo-Ataque) y 14 % defensivos (Cazas).

4º) Durante el proceso de desarrollo del Plan, se mantiene la proporción de aviones nacionales respecto de los extranjeros. Debe hacerse notar no obstante, que los actuales aviones de fabricación nacional (D.L. y Calquín) son reemplazados por otros como el Pulqui II y el de Entrenamiento Avanzado, cuyas características y performances serán más modernas, resultado lógico de nuestra evolución técnico-industrial.

5º) *Número de Unidades Aéreas.*

En 1951, la Fuerza Aérea Argentina está constituida sobre la base de siete Brigadas Aéreas. Para 1958, contará con ocho Brigadas, habiéndose aumentado solamente en una unidad el número de Grupos Aéreas. Se cumple así la premisa de elevar la calidad de la Fuerza Aérea, aún con disminución de su magnitud numérica.

6º) *Distribución Final de las Unidades.*

Del examen comparativo de ambos gráficos, se observa que las unidades son redistribuidas respecto de sus asientos actuales. Ello obedece a que, el completamiento de las instalaciones de infraestructura y de los servicios, permite emplazar las distintas unidades de acuerdo con sus respectivas especialidades y según las zonas de mayor probabilidad de empleo, como asimismo satisfacer las necesidades de cooperación con las otras fuerzas.

10. Como complemento, se presenta a continuación, un análisis comparativo entre ambas fuerzas aéreas, la de 1951 y la de 1958, mostrando gráficamente en las páginas 28 al 31 cómo se ha planificado evolucionar de una a otra.

El desarrollo.

11. La estructura del II Plan Quinquenal, en lo que a Fuerza Aérea se refiere, divide el período 1952-1958 en dos grandes etapas: una, que comprende los años 1952, 1953 y 1954, que denominamos "*de planificación*" propiamente dicha; otra, que comprende los años desde 1955 a 1958 inclusive y que denominamos "*de previsiones*".

12. Este criterio se apoya en la experiencia y enseñanzas recogidas con motivo del desarrollo del I Plan Quinquenal. Todos los aspectos que integran el desarrollo de una Fuerza Aérea —material aéreo, de servicios, de infraestructura y, aún la misma instrucción del personal— son afectados en su esencia por evoluciones técnicas acentuadas, alterando muchas veces el orden de prioridad establecido.

13. Por tal motivo, se prefiere planificar "en firme" la evolución correspondiente al trienio 1952-54 y adoptar, como "previsiones" orientadoras de tal evolución, las correspondientes al período 1955-58.

14. De esta manera, a medida que transcurra el período total 1952-58 abarcado por el II Plan Quinquenal, se irán ajustando, sobre la experiencia de las realidades recogidas, las previsiones correspondientes a los años venideros. Tal política asegura el más eficiente empleo de los fondos requeridos en un rumbo de verdadera economía bien entendida.

15. El gráfico "Desarrollo de la Fuerza Aérea Argentina", página 28 al 31, muestra la evolución de la composición y distribución de los efectivos de la Fuerza Aérea, año a año, durante el período 1952-1958.

16. Tomando, por ejemplo, el aeródromo militar "El Palomar", puede advertirse que en 1952 operan en él, el Grupo 1 de Transporte y el Grupo 1 de Entrenamiento; en 1953, se suman el Grupo 2 de Transporte que operaba en Morón y el III Grupo de Artillería Antiaérea Liviano proveniente de Río IV. En 1954 continúan las mismas unidades, agregándose el IV Grupo de Artillería Antiaérea mediano, que se crea como una nueva Unidad; en 1955, se conceptualiza que el material de estas unidades aéreas entrará ya en crisis por lo cual se prevé su reemplazo para 1956, subsistiendo luego las mismas unidades en 1958.

17. Considerando, como otro ejemplo, el Aeródromo Militar "Río Gallegos": en 1952, no se proyecta enviar nada; en 1956, concurre un destacamento aéreo de cinco aviones de ataque, núcleo inicial de la futura Brigada Aérea; en 1957, continúan las actividades de completamiento de las instalaciones y puesta a punto de los servicios, llegando en 1958, a quedar establecida la Brigada Aérea sobre la base del Grupo 3 de Ataque.

Conclusión.

18. Como conclusión, debo señalar expresamente que, en lo referente a la Fuerza Aérea Argentina, el II Plan Quinquenal de Aeronáutica se ha concebido con un criterio económico restrictivo, entendiendo que, por no existir en el panorama internacional previsible que ha de enfrentar la República, una emergencia que imponga un amplio desarrollo de su potencial militar, basta contar con una Fuerza Aérea de instrucción, sin gravitar penosamente sobre el total desarrollo del País con una Fuerza Aérea de guerra de costo siempre elevado.

19. Es por ello que, aun cuando se lograra en un 100 % los efectivos previstos para 1958, el País no contará con un Poder Militar correctamente balanceado, teniendo en cuenta la desproporción de la Fuerza Aérea Argentina con respecto a la disponibilidad de recursos y efectivos del Ejército y de la Marina de Guerra.

Aviación Civil

- I. En los gráficos de las páginas 8 y 9, se observa:
2. En el correspondiente al año 1951, página 8, los actuales Aeroclubes de vuelo con motor, Clubes de Planeadores, Centros de Instrucción y Perfeccionamiento, con su ubicación geográfica dentro del territorio de la Nación.
3. En el gráfico que corresponde al año 1958, página 9, se han representado las nuevas instituciones que se proyectan crear durante el período del próximo Plan Quinquenal.

Al examinar los gráficos aludidos se deduce:

1°) *Aeroclubes de vuelo con motor* (indicados en círculos negros).

Aumentan treinta y un Aeroclubes, que representa un 37 % de crecimiento; en cambio disminuye la dotación de material de vuelo promedio de seis aviones a cinco.

Esto permitirá una distribución más extendida en todo el territorio de la Nación sin incrementar desmedidamente el material de vuelo, logrando — en esa forma — llegar a ciertas zonas del país que carecen en la actualidad de Aeroclubes, como ser Tierra del Fuego, Patagonia sud y oeste y zona cordillerana, norte y centro de la República.

En la zona de mayor población del país (Buenos Aires, Santa Fe, Mesopotamia), se crea una cantidad considerable de instituciones de vuelo con motor que asegurarán una mayor accesibilidad a esta actividad aérea.

2°) *Clubes de Planeadores* (indicados en círculo rojo).

Se produce un aumento de setenta y seis nuevas instituciones que representa un 375 %, indicando el propósito del Ministerio de Aeronáutica de desarrollar intensivamente esta actividad que resulta económica y de gran atracción para la juventud.

El promedio unitario de dotación de material de estas instituciones disminuye de 14 planeadores a 6, aproximadamente, teniendo en cuenta que se ha considerado más conveniente aumentar las mismas con el fin de apoyar el fomento de esta actividad.

Observando el gráfico del año 1958, se nota objetivamente el efectivo acrecentamiento de estas instituciones, distribuidas en todo el territorio de la Nación y llegando a zonas que actualmente carecen en forma absoluta de ellas. Por otra parte, se crean también Clubes de Planeadores dentro de las zonas de mayor población del país y otros con asiento en los mismos aeroclubes de vuelo con motor, (círculos negros y rojos) esperándose con ello, obtener una gran afluencia de aficionados que se dediquen a este deporte. Es interesante señalar que esta actividad aeronáutica resulta económica no sólo para el Estado, sino que es fácilmente alcanzable para las clases sociales más modestas de recursos.

3°) *Centros de Instrucción y Perfeccionamiento de vuelo* (indicado en círculo verde).

En el año 1951 existe solamente el Centro de Instrucción y Perfeccionamiento "Buenos Aires", que realiza sus actividades específicas en condiciones precarias por carecer todavía de las construcciones, equipamiento y material necesarios para su desempeño.

Al finalizar el año 1958, es propósito de la Aviación Civil contar con seis centros de instrucción distribuidos racionalmente conforme a la densidad de la población del país, pero tratando de llegar asimismo a las zonas más alejadas. Conviene señalar además, que el Centro principal será el ubicado en José C. Paz, cuyas obras se estima serán terminadas en 1952.

De estos Centros saldrá, en el futuro, suficiente personal altamente capacitado para el desempeño en las actividades de vuelo, especialmente preparado para llenar las necesidades de la aviación comercial y civil, y constituir la reserva de la Fuerza Aérea Argentina.

4°) Como conclusión, puede decirse que la programación encarada para la Aviación Civil en este II Plan Quinquenal, en lo que se refiere a las instituciones Aerodeportivas y a Centros de Instrucción y Perfeccionamiento, permitirá:

- a) Obtener una mayor afluencia de la juventud hacia el vuelo sin motor buscando una solución económica para el Estado y para los aficionados al vuelo, siendo ello el mejor medio para formar una verdadera conciencia aeronáutica y potencial humano para el desarrollo de la aviación.
- b) Mantener la actividad de vuelo con motor, propendiendo al desarrollo de la misma en su faz deportiva y muy especialmente con vistas a seleccionar los individuos más aptos para continuar la instrucción y perfeccionamiento, de donde saldrán futuros reservistas de la Fuerza Aérea Argentina, los pilotos para las líneas Aero-comerciales y para las actividades más importantes de la Aviación Civil.

Industria Aeronáutica Nacional

El gráfico de página 10 muestra, en su parte superior, el abastecimiento por parte de la Industria Aeronáutica Nacional y por la importación hasta el año 1951, del material de vuelo militar, civil y de transporte aerocomercial, indicados en los diferentes colores de referencia.

Puede observarse que hasta ese año la Industria Aeronáutica Nacional con el impulso recibido durante el desarrollo del I Plan Quinquenal, ha aportado a la Aeronáutica los tonelajes indicados en el gráfico, que si bien han significado un esfuerzo ponderable realizado en su casi totalidad por el Instituto Aerotécnico, está lejos de alcanzar uno de los principales objetivos señalados por el Poder Ejecutivo, de llegar a la total independencia del extranjero.

En la parte media del gráfico se observa que, de acuerdo con las previsiones del II Plan Quinquenal, durante su ejecución, la Industria Aeronáutica Nacional estará capacitada para abastecer la mayor parte de las necesidades de la aviación militar, civil y comercial.

El tonelaje promedio anual que se indica para cada una de las ramas, podrá lograrse mediante el esfuerzo conjunto de la Industria Aeronáutica, estatal y privada.

En resumen, puede decirse que de lograrse el total de lo planificado se habrá cumplido una importantísima etapa para la obtención de la completa independencia del suministro por importación.

A partir de 1959, con la capacidad de producción de la nueva Fábrica de Aviones en Río IV las posibilidades aumentarán en los años sucesivos, asegurando entonces, la independencia de los mercados aeronáuticos del exterior. Para ello también se cuenta con la producción de la industria privada de aviones cuya técnica constructiva esté a su alcance, contando con el apoyo del Centro Técnico y Experimental que permanecerá radicado en el Instituto Aerotécnico.

Relacionado con este objetivo, se ha representado en la parte inferior del gráfico la estimación de la capacidad industrial aeronáutica del país a partir de 1958, cuyo promedio anual sería de 763 toneladas. Comparando este valor con el tonelaje de utilización prevista hasta el año 1958, se observa que la Industria Aeronáutica Nacional estaría capacitada para abastecer el tonelaje del material de vuelo previsto para la Aeronáutica, más un 35 % del crecimiento. Ello no implicaría una absoluta independencia de la importación, pues ésta contribuirá con elementos necesarios aún por desarrollarse en el país durante los años sucesivos, pero sí puede afirmarse, que su volumen irá disminuyendo sensiblemente a medida que se consolide la Industria Aeronáutica Nacional.



PLANES



Tareas Cumplidas y Previstas por el Instituto Aerotécnico

El gráfico de página 12 representa las tareas realizadas por el Instituto Aerotécnico y su distribución con relación a los fondos invertidos en el transcurso del I Plan Quinquenal y las previstas hasta el año 1958.

Así tenemos que, durante el I Plan Quinquenal, el Instituto Aerotécnico adquirió material de vuelo moderno para completar, juntamente con su producción, las necesidades que debía satisfacer. En el próximo Plan se desvincula totalmente a dicho organismo de tal misión, que funcionalmente no le corresponde, para dedicarse a sus tareas específicas.

Referente a la investigación técnico-científica, se destaca el notable crecimiento de su porcentaje, por cuanto se adjudica el 16,9 % de los fondos estimados por el Instituto Aerotécnico en este II Plan Quinquenal, monto que guarda una superioridad aproximada de 1 a 3 con relación a los utilizados en el I Plan. En cuanto a la producción, absorbe un 63,2 % del total de los fondos, que demuestra la magnitud del esfuerzo a realizar.

Se destina un 14,9 % de los fondos del Instituto Aerotécnico para fomento de la Industria Privada Nacional, teniendo en cuenta que durante el anterior Plan Quinquenal dicho fomento se realizó, en base a asistencia técnica, facilitación de máquinas y otros elementos, considerando que es imprescindible continuar impulsando esta industria en forma intensa y provocando con ello su crecimiento, paralelo al de la industria estatal.

Por último deberá dedicar aún, durante el II Plan Quinquenal, una reducida parte de su esfuerzo a la reparación del material existente, previéndose que al finalizar este II Plan Quinquenal, mediante el completamiento de los Talleres Regionales existentes y la creación del nuevo Taller Regional en Bahía Blanca (Prov. de Bs. As.), se desprenderá definitivamente de esta tarea que no es función natural del mismo.

Nueva Fábrica de Aviones de Río IV

El gráfico de la página 13 indica el proceso de instalación de la nueva fábrica de aviones de Río IV, a realizarse durante el desarrollo del II Plan Quinquenal, en dos etapas, que comprenden los períodos 1952-1956 y 1956-1958.

El costo total estimado para la realización de esta Fábrica se distribuye entre el personal, equipamiento y construcciones en los porcentajes que se indican en la tercer columna.

En la columna de la izquierda, demostrativa de la primera etapa a realizarse entre los años 1952-1956, se aprecian los porcentajes correspondientes al personal, equipamiento e infraestructura en relación al total del Plan y que constituyen un 68 % del monto a invertir.

Se destacan en este primer período, que el mayor esfuerzo está dedicado a la infraestructura y equipamiento.

La columna del centro y que corresponde a la segunda etapa, años 1956-1958, representa un 32 % de los fondos a invertir para la total terminación de la Fábrica. En este período final, como se puede apreciar, la infraestructura y el equipamiento tienen un porcentaje muy reducido con respecto al costo total de la Fábrica, dedicándose en cambio el esfuerzo al completamiento del personal.

Construcciones para la Infraestructura

AEROPUERTOS Y AERODROMOS CIVILES

Los gráficos de páginas 14 y 15 muestran la ubicación de los Aeropuertos y Aeródromos así como de los Hidropuertos y balizas en los años 1951 y 1958.

Debe destacarse que la nueva planificación es la continuación del programa del anterior Plan Quinquenal; prueba de ello es que no existe ningún nuevo lugar en el que se instale un Aeródromo o Aeropuerto, que no se encuentre ya iniciado.

Es importante consignar que hasta el año 1951 existen numerosos Aeródromos y Aeropuertos iniciados y ninguno terminado.

En el año 1958 no quedará ninguno por iniciarse, contándose en cambio con cuarenta y nueve de diversas categorías terminados. También se notan en el año 1951, la elevada cantidad de noventa y cinco instalaciones con obras precarias, quedando solamente once en esas condiciones en el año 1958. Como aclaración, debe entenderse por obras de carácter precarias, aquellas instalaciones indispensables que ofrezcan una mínima seguridad de operación para ciertos tipos de aviones, según la categoría del Aeródromo.

Con obras básicas existen hasta el año 1951, veintiuna instalaciones, pasando a estar en estas condiciones en el año 1958, ochenta y cinco.

Debe entenderse por obras básicas aquellas que permiten actuar con completa seguridad operacional a los diversos tipos de aviones según la categoría de la instalación, pero que no llegan a tener todas las condiciones de comodidad de un Aeródromo terminado.

En resumen, es interesante destacar que de una situación actual bastante precaria, se pasa a una situación en el año 1958 que dará seguridad para llegar a todas partes del territorio de la República.

Con el estado de la infraestructura que se alcanzará en 1958, puede afirmarse que se prolongará efectivamente la vida del material de vuelo, por la facilidad y condiciones con que podrá operar en tierra.

Asimismo, se habrá cumplido con los compromisos internacionales emanados de la Convención de Chicago, 1944 (O.A.C.I.), a los que la República Argentina se ha adherido por Ley N° 13.891.

AERODROMOS DE DIFERENTES CATEGORIAS

EXIGENCIAS MAS IMPORTANTES

Como complemento de los gráficos anteriores, en la página 16 se representa una idea comparativa de las exigencias más importantes que deben cumplir los Aeródromos de primera, segunda y tercera categoría, teniendo en cuenta lo establecido por los anexos técnicos del convenio de Chicago, antes referido.

Las categorías de los aeródromos están relacionadas en su importancia por el equipamiento, los tipos de aviones que operan, y por la seguridad que, en consecuencia, se requiere.

Estas exigencias están referidas a pistas, señalamiento, equipos radio-eléctricos, instalaciones y edificios administrativos.

AERODROMOS DE PRIMERA CATEGORIA

- a) 1° Calles afirmadas para aterrizajes y decolajes, de 2.000 metros o más de longitud.
- 2° Una calle adaptada para aterrizaje a instrumental, de doble ancho (60 metros).
- 3° Calles totalmente demarcadas y balizadas (balizamiento eléctrico);
- b) Torre de Comando de Pista con equipo radioeléctrico para enlace con aviones;
- c) Estación de radio completa para enlace entre aeródromos;
- d) Equipo de radio-ayuda para la navegación (baliza-radar I.L.S.);
- e) Disponibilidad técnica (hangares, talleres, depósitos de combustibles);
- f) Estación de pasajeros con facilidades para Aduana, Policía, Sanidad, etc.;
- g) Estación meteorológica de 1ra. Categoría;
- h) Locales para la administración.

AERODROMOS DE SEGUNDA CATEGORIA

- a) 1° Calle mejorada para aterrizaje y decolaje de 2.000 metros de longitud.
- 2° Calle totalmente demarcada y balizada (con balizamiento eléctrico);
- b) Torre de Comando de Pista con equipo radioeléctrico para enlace con aviones;
- c) Estación de radio completa para enlace entre Aeródromos;
- d) Equipo de radio-ayuda para la navegación (baliza);
- e) Disponibilidad técnica (hangares, talleres, depósito de combustibles);
- f) Comodidades para pasajeros;
- g) Estación meteorológica de 2da. Categoría;
- h) Locales para administración.

AERODROMOS DE TERCERA CATEGORIA

- a) Calles naturales demarcadas, de 2.000 metros de longitud;
- b) Calle con balizamiento de emergencia (bochones a combustible);
- c) Torre de comando de pista con equipo radioeléctrico para enlace con aviones;
- d) Depósitos de combustibles;
- e) Local para personal de operaciones;
- f) Elementos de meteorología para torre de control;
- g) Hangar para aviones pequeños.

BASES E INSTALACIONES MILITARES

En el gráfico general de la página 17 puede apreciarse la ubicación y el estado de las construcciones de las instalaciones militares.

Cada círculo representa el 100 % de las obras.

La parte sombreada en color azul corresponde al estado de dichas obras en el año 1951, siendo de destacar que del promedio total obtenido en relación a las construcciones realizadas, solamente se ha llegado a construir un 50 % de las obras necesarias, lo cual redundará en limitaciones al rendimiento de las unidades aéreas.

Sombreado en color amarillo se indica el porcentaje de obras a realizar durante el II Plan Quinquenal. Durante este período se alcanza a elevar el 50 % anterior a algo más del 85 %.

En color rosado se indica el remanente que quedará para completar después de 1958, que asciende a un promedio de 17 %.

Tomando separadamente por ejemplo el Aeródromo Militar "El Plumero", se observa que el 65 % indicado en color azul, representa las construcciones realizadas durante el I Plan Quinquenal, previniéndose realizar un 31 % de completamiento indicado por el sector amarillo durante el II Plan Quinquenal, y quedando apenas un 4 % para realizar después de 1958.

Casi la totalidad del esfuerzo está dirigido a obras de completamiento con excepción del Taller Regional en Bahía Blanca y el Centro de Tiro y Bombardeo de Mar del Plata.

PORCENTAJE DE LO REALIZADO HASTA EL AÑO 1951 Y LO PREVISTO PARA EL AÑO 1958

Como complemento del anterior se exponen en las páginas 18 y 19, gráficos que muestran el estado en que se encuentran las principales obras de cada una de las instalaciones militares en el año 1951 y el porcentaje que se alcanzará al finalizar el año 1958. Así por ejemplo, dentro de cada círculo se encuentran representados de acuerdo con los signos de referencia: la pista, plataforma de estacionamiento, pistas de carreteo, depósitos, hangares, alojamientos, construcciones varias e instalaciones.

El llenado en color marrón oscuro en cada uno de estos dibujos representa lo realizado hasta el año 1951 con indicadores del porcentaje; y la parte de color marrón claro, lo que falta construir.

Con las mismas referencias se ha representado en el gráfico de 1958 la evolución del completamiento a llevarse a cabo en las construcciones, pudiendo apreciarse por comparación, la magnitud del esfuerzo a realizar durante el II Plan Quinquenal.

En el año 1958 aparecen dos nuevas instalaciones militares con doble círculo, que corresponden: a un Taller Regional en Bahía Blanca y a un Centro de Tiro y Bombardeo próximo a Mar del Plata. Con estas dos nuevas instalaciones será factible: 1°) Completar la asistencia técnica para la reparación de todo el material de Aeronáutica, desapareciendo en el futuro dicha tarea como misión del Instituto Aerotécnico a quien no le corresponde; 2°) Disponer la Fuerza Aérea Argentina de un campo de instrucción con espejo de agua para la realización de tal actividad imprescindible en la instrucción militar.

Es de destacar que, aunque estos gráficos se refieren a instalaciones militares, algunas de ellas tienen el carácter de bases mixtas como son: Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Plumerillo, Urquiza, Reconquista, y Mar del Plata, por lo cual el porcentaje de construcciones a que se llegará en el segundo Plan Quinquenal contempla además, de acuerdo con su categoría, las necesidades de la Aviación Civil y especialmente la de Transporte.

EDIFICACIONES MIXTAS

En los gráficos de las páginas 20 y 21 se incluyen aquellas construcciones referentes a viviendas, construcciones hospitalarias y edificios administrativos, cuyo uso es común para personal militar y civil.

En lo relacionado con viviendas, cabe hacer notar que hasta el año 1951 se construyeron quinientas cincuenta casas, habiéndose planificado la construcción de mil cuatrocientas cincuenta más durante el desarrollo del II Plan Quinquenal. Dichas viviendas se encuentran distribuidas en gran parte, formando barrios en los aeródromos militares. Asimismo se ha contemplado construir en Buenos Aires, Córdoba y Mendoza seis monobloks por una superficie total de veintisiete mil metros cuadrados cubiertos (27.000 m²) para alojar personal militar de tránsito. Con esta medida se tiende a solucionar el grave problema de la vivienda que se le presenta a dicho personal en las ciudades mencionadas, dada la gran densidad de población.

Por otra parte, se construirán viviendas individuales en todos los Aeródromos y Aeropuertos para aquel personal cuya presencia dentro de los mismos se requiera con carácter permanente.

En construcciones hospitalarias se han planificado dos hospitales, uno en Buenos Aires y otro en Córdoba, con una capacidad de setecientos sesenta y cinco y ochocientos cuarenta camas, respectivamente. Actualmente la Aeronáutica no cuenta con ningún hospital, realizándose la asistencia del personal en dos sanatorios ubicados en Buenos Aires y Córdoba, con una capacidad de cuarenta y cinco y ciento veinte camas, respectivamente, que resultan totalmente insuficientes.

Con respecto a los edificios administrativos se ha contemplado la construcción de ciento cuarenta y tres mil quinientos metros cuadrados (143.500 m²) de superficie cubierta que reemplazará los setenta y tres (73) edificios arrendados, con una superficie cubierta de cincuenta y siete mil cuatrocientos veintitrés metros cuadrados (57.423 m²). Cabe destacar que, de estos ciento cuarenta y tres mil quinientos metros cuadrados (143.500 m²), cien mil metros cuadrados (100.000 m²) corresponden al edificio del Ministerio de Aeronáutica, que permitirá centralizar funcionalmente la actividad de sus diversas dependencias.

Protección y Seguridad al Vuelo

Los gráficos de páginas 22 y 23 presentan la comparación de los años 1951 y 1958 respectivamente, y están íntimamente relacionados con los correspondientes a los de los Aeropuertos y Aeródromos Civiles.

En efecto, en los mismos se indican las instalaciones con que se equipan dichos Aeródromos y Aeropuertos, a fin de contar con la suficiente protección y seguridad de vuelo.

Los signos que tienen los presentes gráficos se dividen por cuadrantes cuyo llenado indica el grado de equipamiento en que se encuentran en el año 1951 y el que se logrará en 1958.

Así por ejemplo, tenemos que el Aeródromo de Corrientes previsto como de 1^a categoría, figura en el gráfico correspondiente al año 1951, con los cuadrantes internos al círculo: uno en blanco, significa de acuerdo con los signos de referencia que no posee balizamiento; dos cuadrantes en verde indican que tiene instalaciones contra incendio y meteorológicas respectivamente de carácter precario, el cuarto cuadrante señala que tiene instalada Torre Control de acuerdo con su categoría.

Durante el II Plan Quinquenal se completarán o montarán en dicho Aeródromo, todas las instalaciones mencionadas anteriormente indicándose tal situación en el gráfico 1958 con el color de referencia que llena los cuatro cuadrantes.

De la comparación de ambos gráficos, puede observarse que es necesario realizar un gran esfuerzo para llegar a dotar una red que asegure las facilidades de vuelo, como se indica en el correspondiente al año 1958.

Es necesario completar las torres de control con sus elementos de comunicaciones, los servicios contra incendio, el balizamiento y los equipos de meteorología.

En el resumen de los presentes gráficos, se indica las cantidades de equipos de seguridad y de protección del vuelo con que se cuentan en el año 1951 y los que se tendrán en el año 1958.

Red de Comunicaciones y Apoyo a la Navegación Aérea

CIRCUITOS DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

Los gráficos de las páginas 24 y 25 permiten ver el grado de equipamiento de la red de comunicaciones militares en el año 1951 y el que se proyecta alcanzar en el año 1958.

Dicho equipamiento ha sido estudiado teniendo en cuenta en primer término, las necesidades de orden militar y en segundo término, considerando el proyectado por la Dirección General de Circulación Aérea y Aeródromos (páginas 22 y 23) cuyo material es de utilización común para aviones civiles y militares en forma tal, de no duplicar esfuerzos y proceder con un perfecto sentido de la economía.

Dada la variedad de materiales que constituyen el equipamiento de las diversas estaciones que deben establecerse en las instalaciones militares, se ha referido cada uno de los aspectos más importantes del mismo con dos anillos y un círculo central, divididos en cuartos, cuyo llenado va indicando, de acuerdo con las referencias del gráfico, los equipos con que cuentan en el año 1951 y con los que contará cada una de tales instalaciones, al finalizar el II Plan Quinquenal.

En el gráfico de 1958, aparece el equipamiento de las comunicaciones militares correspondientes a las nuevas instalaciones que se proyectan conforme al plan de la Fuerza Aérea Argentina.

Así por ejemplo, si observamos el equipamiento del Aeródromo Mixto "El Plumerillo" en el año 1951 y en el año 1958, tenemos: en el correspondiente al año 1951, existe el llenado de las dos cuartas partes del anillo interior cuyas referencias nos indican que dicho Aeródromo cuenta actualmente con radioestación sin control a distancia y con torre control y radiofaros.

En el año 1958, en cambio, podemos observar un completamiento mucho mayor de este Aeródromo en lo que se refiere a radiocomunicaciones. Si nos guiamos por las referencias vemos que al finalizar dicho año contará con los siguientes medios: central de comunicaciones móviles, equipos especiales para fines generales, torre control y radiofaros, equipos radar para fines civiles-militares, radiogoniómetros para fines militares y equipos móviles terrestres.

Se observa asimismo que el equipo correspondiente a la radioestación sin control a distancia desaparece, siendo la causa el hecho que por ser un Aeródromo de 1^ª Categoría, es equipado con equipos que suplen y superan a la mencionada radioestación que se utiliza, en cambio, en otras estaciones que no requieren comunicaciones con control a distancia.

Para la defensa del Gran Buenos Aires, según se ve en el gráfico del año 1958, se instala la central de vigilancia con los puestos de radar y estaciones de control que, hasta el presente, no habían sido contempladas en su faz de realización.

El Centro de Operaciones Conjuntas constituye equipos móviles dependientes del Comando Aéreo Táctico.

De la observación de los signos de referencia en el gráfico del año 1958, se deduce la magnitud del equipamiento que requiere la Fuerza Aérea Argentina para contar con un eficiente servicio de seguridad y apoyo a la navegación aérea militar.

Fomento de la Aviación Civil

Complementariamente con lo ya visto de la Aviación Civil se pueden apreciar en el gráfico de la página 26, las distintas actividades que se desarrollarán, habiéndose establecido una comparación relacionada con los resultados obtenidos hasta 1951 y los que se estiman obtener hasta 1958.

Estas actividades se han agrupado bajo los tres aspectos siguientes:

- 1º) Servicios Aéreos Estatales y Obra Social.
- 2º) Centros de Instrucción y Perfeccionamiento de Vuelo con Motor.
- 3º) Aeroclubes, Clubes de Planeadores y Paracaidismo.

Respecto al primer punto, la Aviación Civil aspira a intensificar notablemente estos servicios. Como se puede apreciar por las cifras del presente gráfico, las previsiones prometen resultados altamente satisfactorios.

La dotación de aviones existentes, que se consigna en el gráfico, no fué utilizada en su totalidad en forma permanente durante el quinquenio pasado, por ser parte de dicho material, anticuado y carente de repuestos. El material nuevo (De Havilland Dove D. H. 104 y Helicóptero Sikorsky) fué provisto a partir del año 1948 sucesivamente hasta el año 1950 inclusive. De este material, las unidades adquiridas por diversas Secretarías de Estado, sirvieron exclusivamente a sus necesidades y no a las generales, cumplidas con el material en Servicios de la Dirección de Servicios Aéreos Estatales.

Las circunstancias de no contar con el personal técnico especializado en cantidad suficiente y no habiendo llegado en oportunidad los repuestos para el nuevo material de vuelo, incidieron para que éste no rindiera el máximo de sus posibilidades.

La previsión contenida en el nuevo Plan, en cuanto a material de vuelo y su mayor aptitud de transporte con aviones multiplaza, tiende a aliviar los inconvenientes enunciados, por lo que de realizarse ella, se podrá disponer de las horas y capacidad de transporte que se detallan en el gráfico.

La permanente demanda por parte de las diversas Secretarías de Estado y los requerimientos de urgencia solicitados por la población civil, indican que la disponibilidad del transporte aéreo estimada, será cubierta en forma amplia.

Es interesante destacar la cantidad de pilotos perfeccionados que se guardarán, pues hasta el corriente año dichas cantidades son pequeñas y están lejos de satisfacer las necesidades de nuestra actividad aeronáutica civil. Por ello, el aumento previsto, conforme al material que se dispondrá, será de 1 a 10.

Respecto, al tercer punto, están a la vista los resultados que se piensa obtener en el caso de cumplirse lo programado en este segundo Plan Quinquenal. Así por ejemplo, se alcanzará a repetir, en la formación de pilotos privados, casi la misma cantidad que en el quinquenio anterior, a la cuando el material con que se dispondrá será menor.

Por el contrario, en Vuelo sin Motor, el aumento de personal a formar será de uno a veinte.

Refirmando lo ya expresado acerca de la aviación civil, se deduce del presente gráfico que, a pesar de intensificarse toda la actividad de vuelo, el vuelo sin motor es el que se desarrolla más intensamente, en proporción a la actividad desplegada hasta el presente. Del mismo modo el aumento de planeadores, crece en proporción mayor que el de aviones.

En la última parte de este gráfico se exponen los resultados a obtener con el desarrollo del paracaidismo, donde se observa que la formación de personal aumenta en una relación de casi uno a tres con cinco décimas.



Obra Social

Los gráficos de las páginas 32 y 33 representan las actividades desarrolladas por el Ministerio de Aeronáutica en este concepto, hasta el año 1951 y su comparación con lo previsto para el Segundo Plan Quinquenal.

Se observa que los tres puntos básicos de la obra social desarrollada por este Departamento de Estado, están dirigidos a la Salud del Personal, a la Economía Familiar y al Bienestar Social.

La labor desarrollada hasta el año 1951 ha sido intensa y en especial en lo que corresponde a Salud de Personal y Economía Familiar, según se desprende de los montos invertidos, habiéndose otorgado tales beneficios al personal militar y civil.

La disponibilidad económica de la Dirección General de Ayuda Social fué dirigida especialmente a la atención de los problemas derivados de tales materias, por ello en lo correspondiente a bienestar social, no pudieron otorgarse todos los beneficios previstos.

En el Segundo Plan Quinquenal se presta especial atención a este aspecto y según se aprecia en el Resumen, la cantidad de obras planificadas dan la idea de los beneficios que el personal va a recibir. Asimismo, se destaca el notable aumento en lo referente a la explotación de las granjas y huertas en grado tal que permitirá el abastecimiento de todo el personal de aeronáutica y familiares. Se trata de esta manera, de equilibrar los tres puntos básicos de la Obra Social llevándolos a un mismo nivel, para obtener un conjunto armónico e integral.

