

Los Spitfire argentinos

Por Juan José Martín

La Fuerza Aérea Argentina estaba interesada en la compra de Spitfires T-IX entrenadores y encargó diez de estas máquinas en 1950. La orden fue finalmente cancelada y se compraron los entrenadores Fiat G55b biplazas en lugar de éstos.

En 1947 un Spitfire PR.XI fue comprado por un privado, al que se le sumó otro ejemplar del modelo HF Mk.IXe, que fue donado para propósitos educativos a la Escuela de Especialidades Aeronáuticas de la FAA, en Córdoba -junto con un Hurricane- luego de una exposición aeronáutica realizada en la avenida 9 de Julio, y otro (un Mk.VIII) que fue vendido simbólicamente para la carrera de Ingeniería Aeronáutica de la Universidad de La Plata.

El único que voló fue el PR.XI, utilizando como fuente de repuestos el Mk.IX donado a la Fuerza Aérea Argentina. A pesar de esto, la FAA nunca tuvo Spitfires operativos en ninguna unidad, pero sí estuvieron pintados con los colores nacionales durante un tiempo, y fueron utilizados después como banco de pruebas.

Los Spitfires fueron eventualmente desguazados y sólo piezas quedan en Argentina. Algunos entusiastas de la aviación se ofrecieron a mantener y restaurar los aviones antes de su desguace, pero el gobierno les denegó el permiso.

EL SPITFIRE DE STOREY

Con el estallido de la Segunda Guerra Mundial, muchos argentinos descendientes de ingleses se ofrecieron como voluntarios en todas las armas para combatir contra Alemania. Entre ellos se encontraba el capitán James Storey, nacido en Rosario, quien, finalizada la guerra, trajo desde Inglaterra un Spitfire con el propósito de utilizarlo para realizar tareas de fotogrametría aérea. Este era de la variante PR.Mk.XI, el último de los Spitfires con motor Merlin, el más importante avión de reconocimiento aliado en el frente europeo, siendo utilizado por la RAF y la USAF en solitarias y desarmadas misiones hasta objetivos tan distantes como Berlín.

La mayoría de los aparatos de esta versión tenían el timón puntiagudo y todos la rueda de cola replegable, pero el rasgo distintivo de esta variante desarmada era el buche bajo el motor, resultado del enorme depósito de aceite necesario para misiones tan largas. Durante la Segunda Guerra Mundial, Storey había volado la mayoría de las veces en Spitfire. En mérito de esto, adquirió la máquina directamente al Ministerio del Aire, que lo autorizó a realizar la travesía del Atlántico, convirtiéndose en el primer aparato de este tipo que llegaba a Argentina.

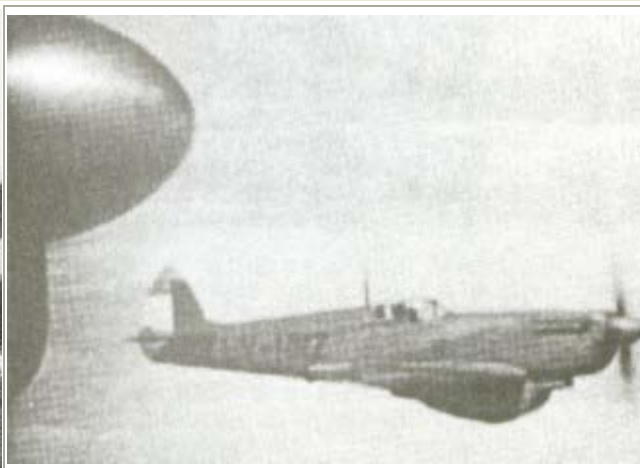
La empresa Vickers-Armstrong le hizo una recorrida general, le instaló tanques de combustible suplementarios y lo equipó con tres cámaras fotográficas Williamson F.24 f.8 (2 verticales y 1 oblicua). Decoló con destino a Buenos Aires el 29 de abril de 1947 a las 10.50 desde Hurn, Inglaterra, en el avión que había sido construido en 1944 (matrícula PL-972) y sólo contaba con 20 horas de vuelo. Las etapas del vuelo fueron Gibraltar, Dakar, Natal, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. Cabe destacar que debió hacer una escala obligada en África debido a un intenso temporal que duró varios días y que obligó al piloto a un aterrizaje forzoso en pleno desierto, siendo éste el único inconveniente que tuvo a lo largo de su raid.

El avión fue equipado para este largo viaje solamente con un aparato de radio VHF. Por carecer de otros instrumentos para la navegación aérea, la travesía del océano la realizó acompañando a un Avro York de la British South American Airways (BSAA), en tanto que la empresa petrolera Shell lo reabasteció y le ofreció ayuda a lo largo de la extensa ruta.

Este avión tenía una capacidad de combustible de 315 galones, añadiéndole dos depósitos suplementarios de 20 galones en las alas y uno de 170 galones en el fuselaje, lo que equivalía a más de 10 horas de autonomía a una velocidad de crucero económica de 400 km/h, o sea unos 4.000 km. de alcance sin reservas. El cruce del Atlántico le demandó 8 horas 30 minutos.



James Storey (de mameluco) posa junto al Spitfire PR Mk.XI a poco de su llegada al país.



El LV-NMZ en vuelo, aún con el depósito suplementario con que realizó el cruce del Atlántico.



Llegado a Buenos Aires recibió la matrícula civil LV-NMZ. Durante el poco tiempo que operó en nuestro país, Storey colaboró en la búsqueda de un avión civil inglés perdido (el Lancastrian "Star Dust" matrícula G-AGWH) que se extravió el 3 de agosto de 1947, de cuyo piloto, el comandante Reginald Cook, había sido compañero en la RAF.

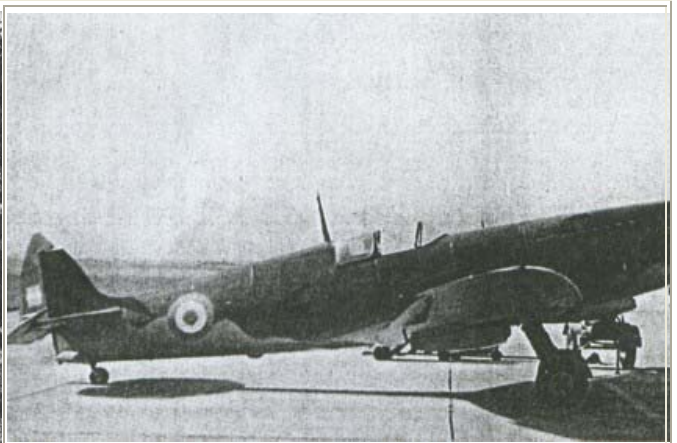
Esta máquina fue encontrada recién en el año 1998 en la ladera del cerro Tupungato, con sus restos semienterrados en un glaciar. Debido principalmente a problemas burocráticos, Storey usó el avión realmente poco, pero merece mencionarse un vuelo realizado a fines del '47 uniendo Buenos Aires con Santiago de Chile en tiempo récord, fijando una marca que recién mejoró un Caravelle de Aerolíneas Argentinas en los años '60.

La máquina de Storey fue expropiada a fines de 1948, siendo destinada a la Escuela de Aviación Militar de Córdoba y luego al Instituto Aerotécnico, siendo utilizado entre otras cosas en una evaluación comparativa con el único Fiat G-59 que tenía la Fuerza Aérea Argentina. A mediados de 1949 se le hicieron modificaciones y se lo equipó con una cámara cinematográfica para filmar los ensayos de una maqueta volante de una bomba con motor cohete que estaba desarrollando el Instituto. Como el parabrisas del PR.XI era curvo, para evitar deformaciones de la filmación se le adaptó el parabrisas plano del Mk.IX. En noviembre de 1949, durante un vuelo del piloto de pruebas Luis Valloni,

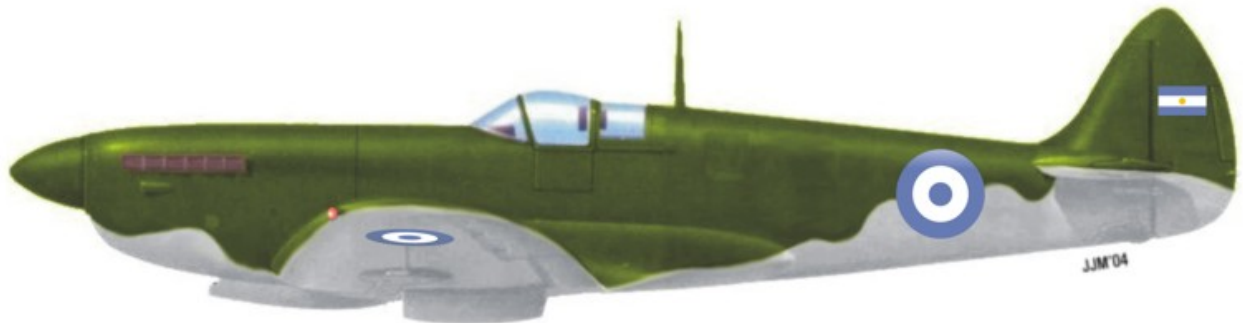
El Spitfire tuvo un problema de motor realizando un aterrizaje de emergencia con el tren retraído en un campo cercano a Alta Gracia. El avión sólo sufrió daños menores, pero nunca fue reparado, se lo guardó un tiempo en un hangar de la fábrica, hasta que fue dado de baja definitivamente. Después fue desarmado, sus restos desguazados y enviados a la fundición.



El Spitfire PR Mk.XI expropiado a Storey en la "Escuespe", ya repintado con los colores nacionales.



Vista lateral del mismo aparato. Se aprecia la ausencia de numeración o matrícula.



LOS AVIONES DE LA "ESCUESPE"

Como el gobierno inglés estaba en tratativas de venta de una importante cantidad de aviones y el Spitfire era uno de los modelos ofrecidos a la Argentina, aprovechando que en septiembre de 1947 se realizaría una exposición aeronáutica en Buenos Aires, concretamente en la avenida 9 de Julio, se decidió donar al gobierno nacional un Spitfire y un Hurricane para ser expuestos en esa muestra, junto con el Avro Lincoln B-001, el primero de los adquiridos por Argentina. Finalizada la exposición los aviones fueron entregados a la Escuela de Especialidades Aeronáuticas o "Escuespe", en Córdoba, donados por el gobierno de Gran Bretaña con propósitos educativos, los cuales llegaron incompletos y mezclados.

El Spitfire, de los primeros equipados con cámaras en la cola y del tipo HF (vuelo de altura), fue recuperado por un grupo de cuatro aspirantes del tercer ciclo, juntamente con el Hurricane, a los que se ve sentados sobre el capot del motor en una fotografía aparecida en la revista "Aerodeportes", estaba armado con dos cañones de 20 mm y cuatro ametralladoras de 7,62 mm, que no vinieron. El Hawker Hurricane no recibió matrícula argentina, y se supone que era de la versión Mk.IV, idéntica a la Mk.II pero con motor RR Merlin 24 o 27 de 1.280 hp y un ala universal capaz de montar cañones antitanque, cohetes u otras cargas externas. En la Escuela de Especialidades recibió los colores argentinos en el fuselaje, no así debajo de los planos, donde quedó la escarapela inglesa.

Durante 1950, luego de sufrir un accidente en tierra, el Hurricane fue desmantelado y desarmado, no registrándose otro antecedente conocido de esta aeronave en nuestro país. Se transcribe a continuación el relato del señor Jorge Rial, de Caseros, Buenos Aires, quien trabajó en estos aviones en la Escuela de Especialidades Aeronáuticas de Córdoba: "El Spitfire y el Hurricane quedaron destrozados en su desarme en la exposición de la avenida 9 de Julio, juntamente con el Lincoln B-001, y sus piezas extraviadas y mezcladas. Muchas de ellas debieron ser rediseñadas y fabricadas para su montaje en la 'Escuespe', donde se contaba con situaciones adversas para su armado y sólo con el apoyo de un profesor de Teoría de Motores se consiguió presentarlos en la fiesta de egreso de la camada de julio de 1948, pero nunca pudieron ser puestos en marcha.

En la escuela, hasta diciembre de 1948, fueron bien cuidados, sobre todo el Spitfire, que por su trocha reducida y centro de gravedad muy adelantado respecto al tren de aterrizaje sufría mucho los efectos del viento, que lo agitaba peligrosamente. Luego se les sumó el Spitfire matrícula civil LV-NMZ (el expropiado a Storey), al que se le cambiaron bujías, escapes y cables, y del que existen dos fotografías, publicadas en la revista 'Aviación Argentina'.

Este último no podría mantenerse en servicio mucho tiempo por dos razones fundamentales: primero, no había repuestos y eran difíciles de obtener lejos de su país de origen, y pocos de ellos era posible lograrlos por canibalización del que ya estaba en la 'Escuespe', dado que la industria británica no era muy estandarizada que digamos, y además las dos máquinas eran de distinto modelo (nótese la diferencia del timón de deriva). La segunda razón, y la más importante, es que era un avión hecho para pocas horas de vida y no se habían considerado en su diseño las posibilidades de reparación o mantenimiento. El motor se encontraba sumamente compactado y no había lugar para 'meter mano'. Una falla de motor implicaba el cambio del mismo y su reparación en un taller apropiado.

El Hurricane, en cambio, aceptaba mejor las tareas de reparación y mantenimiento. El grupo de empenajes, por ejemplo, formaba una sola pieza que se unía al resto del fuselaje por 46 buloncitos de 1/4", que necesariamente debían ser colocados desde el interior del fuselaje y luego se debía salir por una tapa de inspección lateral de unos 30x40 cm. Allí es por donde colocaron las cámaras al LV-NMZ. Para ello se necesitó la colaboración de un cadete de pequeño tamaño en comparación con su fuerza y agilidad. Gracias a él se pudo ensamblar el grupo al avión, debiendo realizar luego una verdadera proeza para sacarlo del fuselaje. Recordemos que durante la guerra se seleccionaban operarios fuera de lo común para armar los aviones.

Los aspirantes los recuperaron contra viento y marea y si no se pudo completar la pintura de las insignias de los planos del Hurricane en su parte inferior se debió a que debieron realizar la operación de noche, 'robando corriente' de los cables trifásicos para el compresor, porque habían dejado el taller cerrado y los sorprendió la llegada de visitas oficiales intentando tapar el rojo inglés con el celeste suave (azul argentino, que le llaman)".

Finalmente, el Spitfire Mk.IX donado por los británicos fue dado para el desguace y fundido a principios de 1950, y el LV-NMZ fue volado varias veces por el teniente Luis Valoni, uno de los pilotos de pruebas de la FMA, y luego de ser utilizado como material didáctico por la falta de repuestos, corrió igual suerte en 1963.



El Spitfire HF Mk.IX con las escarapelas nacionales pintadas en lugar de las inglesas.



El Hawker Hurricane que corrió la misma suerte que el Spitfire Mk.IX.

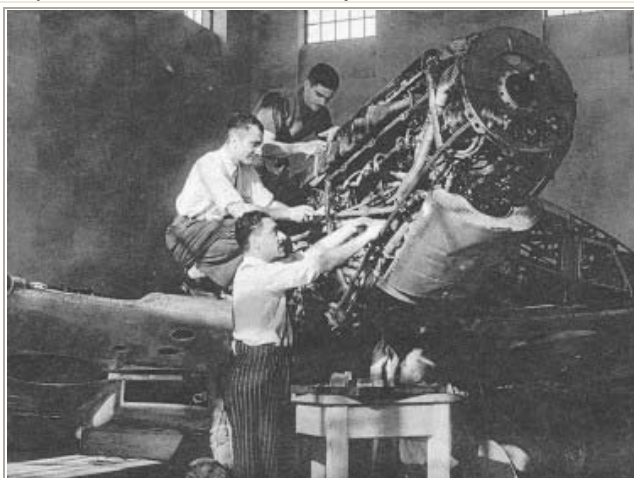


EL EJEMPLAR DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA

En 1938 se crea el Centro de Aeronáutica en La Plata, y en 1942 el Departamento de Aeronáutica y la carrera de ingeniería aeronáutica de la Universidad Nacional de La Plata, con la colaboración de entidades militares y civiles (privadas y nacionales); y gracias al esmero de las autoridades y docentes del departamento se consigue un importante número de aeronaves con fines didácticos. Entidades como YPF, la Aviación Militar y Naval siempre colaboran en la organización y equipamiento del Instituto.

Estas aeronaves permitían a los docentes y futuros egresados lograr una preparación acorde a los niveles de otros países del mundo, siendo las tecnologías y metodologías utilizadas de avanzada para la época. A raíz de las facilidades inglesas para vender sus aviones a Argentina, varias firmas comerciales nacionales obtuvieron la representación de empresas británicas, una de ellas era Hennequin y Cía., conocida por haber vendido al Estado argentino más de 150 aviones Miles Magister, utilizados como entrenadores por nuestra aviación civil. Precisamente con ese primer lote de Magister, Hennequin importó a la Argentina el Spitfire Mk.VIII matrícula JF-275, con la intención de utilizarlo como demostrador ante la Fuerza Aérea Argentina, llegando a Buenos Aires en agosto de 1947, época en que ya se había concretado la compra de los Fiat G-55, de manera que nunca fue puesto en vuelo.

A principios de 1948 fue vendido por 1 libra esterlina en forma simbólica a la Universidad Nacional de La Plata, que lo guardó durante un par de años en un depósito antes de utilizarlo para fines de enseñanza. Esta aeronave sólo poseía 12 hs de vuelo y vino sin armamento bélico, dado su destino como material didáctico. Este avión sobrevivió permaneciendo en el Departamento de Aeronáutica, luego de ser desarmado y armado cientos de veces por los alumnos, y por negligencia de algunas personas, fue objeto de vandalismo y despojado de casi todo como fuente de "souvenirs", en 1966 fue dado de baja por la Universidad, trasladándose los restos a un galpón de Vialidad Nacional en la localidad de Magdalena, hasta que finalmente fue vendido como chatarra en 1979. De esta máquina sólo queda el recuerdo y algunas de sus partes. Se había logrado conservar, por ejemplo, el motor Rolls Royce Merlin, que fue finalmente destruido en un devastador incendio iniciado en la Facultad de Ingeniería, concretamente en el Taller de Aeronáutica, el 22 de agosto de 1998. De este ejemplar hoy únicamente sobrevive la pata izquierda del tren de aterrizaje.



Un grupo de estudiantes trabajando en el Rolls-Royce Merlin del Spitfire de la Universidad de La Plata.



Otra vista del mismo avión . Este aparato fue armado y desarmado cientos de veces por los alumnos.

COLORES

Por lo que se aprecia en las fotos, el Spitfire Mk.XI traído en 1947 por Storey estaba pintado íntegramente en PRU Blue (Humbrol 144 – Tamiya XF-18), el color normalizado de los aviones ingleses de reconocimiento a partir de 1942, al que se le colocó, a su llegada al país, la matrícula civil LV-NMZ en letras negras y los colores nacionales en el timón de cola. Luego de su expropiación por los militares, fue pintado presumiblemente con el mismo esquema de colores llevado por los Curtiss-Hawk 75/0, esto es, verde (Olive Drab Humbrol 30 – Tamiya XF-61) en las superficies superiores, y azul claro (Light Blue Humbrol 65 – Tamiya XF-23) en las inferiores, con escarapelas en alas y fuselaje y la bandera nacional en el timón de cola, sin otras marcas o numeración.

El ejemplar modelo Mk.IX donado juntamente con el Hurricane estaría pintado en los colores normalizados de la RAF, Ocean Grey (Humbrol 106 – Tamiya XF-54) y Dark Green (Humbrol 30 – Tamiya XF-61) para el camuflaje de las superficies superiores, y Medium Sea Grey (Humbrol 165 – Tamiya XF-53) para las superficies inferiores; con escarapelas argentinas cubriendo las marcas de nacionalidad británicas y la bandera nacional en el timón.

Mientras que el Hawker Hurricane portaría presumiblemente los mismos colores, con la salvedad descrita en el texto de que conservó las insignias inglesas en la parte inferior de los planos. En este punto hay una discrepancia puesto que otras versiones dan cuenta de que el Spitfire también habría conservado los colores ingleses en la parte inferior del ala, lamentablemente las fotos en blanco y negro de la época no dan certeza sobre este punto, sólo se cuenta con el testimonio de un testigo directo de lo ocurrido con el Hurricane. No se aprecian marcas o numeración alguna en ninguno de los dos aparatos.

Mientras que las fotos de la máquina de la Universidad de La Plata no permiten visualizar marcas o colores, supuestamente vendría con los colores normalizados ingleses, pero si conservaba numerales y marcas de nacionalidad es una incógnita.

BIBLIOGRAFÍA:

- Revista “Aerodeportes” – nota de Jorge Rial
- Revista “Aeroespacio” – nota de Atilio Marino
- Revista “Pista 18” – nota de Francisco Halbritter
- Sitio web de la revista “Defensa”
- Sitio web de la Universidad Nacional de La Plata (www.ing.unlp.edu.ar)
- Sitio web www.aeroarqueologia.com.ar
- Sitio web www.supermarine-spitfire.co.uk