



SECRETARIA DE AERONAUTICA Y NUESTRO PA-11 LV-YQF

¿Por qué nuestro PA-11 LV-YQF tiene este nuevo esquema de pintura? Les vamos a contar con algo de historia.

Que fue la secretaria de Aeronáutica

La Secretaría de Aeronáutica de Argentina fue creada el 4 de enero de 1945, mediante el Decreto Ley N.º 288. Este organismo surgió con el objetivo de centralizar y coordinar todas las actividades relacionadas con la aviación en el país, tanto en el ámbito civil como militar. Desde sus comienzos, la Secretaría se enfocó en el desarrollo de la infraestructura aeronáutica, la formación de personal especializado y la promoción de la industria aeronáutica nacional.

Desarrollo de la Industria Aeronáutica

Uno de los pilares fundamentales de la Secretaría de Aeronáutica fue el impulso a la industria aeronáutica nacional. Durante las décadas de 1940 y 1950, se promovió la manufactura de aviones y componentes aeronáuticos en el país, con la creación de Fábrica Militar de Aviones (FMA) en Córdoba. Este complejo industrial fue crucial para la producción de aeronaves militares y civiles, contribuyendo al crecimiento de la industria y a la autosuficiencia en el sector.

Piper en Argentina

En aquellos años el representante en Argentina de la Piper Aircraft Corporation era la empresa rosarina Ronchetti, Razzetti y Compañía.

El gran entusiasmo de los aeroclubes, debido a la política de apoyo estatal a esas instituciones, llevó a Ronchetti y Razzetti a ofrecer el Piper J3 a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), que adquirió ochenta ejemplares a mediados de 1947. Todos estos J3 de postguerra tenían largueros metálicos (los de preguerra tenían largueros de madera) y fueron los que a partir de mediados de los

años cincuenta se empezaron a convertir a la versión PA-11C, de acuerdo con la Circular de Modificación N° 950 emitida en 1955 por la Dirección General de Material.

Pero vayamos a nuestros PA-11 legítimos. Precisamente en la época en que Ronchetti y Razzetti importaba los primeros J3C-65 de postguerra, en agosto de 1946, volaba en Lock Haven el prototipo del PA-11. A principios de 1947 ya estaba en producción reemplazando al J3 y cuando en julio de ese año la DGAC compró los ochenta J3 (todos aviones sin vender que estaban estacionados en Lock Haven), Piper informó que una vez agotados los J3, las futuras cotizaciones debían referirse a su reemplazante, el PA-11 Cub Special. Así, luego de importar en septiembre de 1947 los J3 estatales, Ronchetti y Razzetti importó los primeros PA-11 destinados a sus clientes privados. Los trajo en cuatro lotes de diez, seis, seis y cinco aviones, los armó en su taller de Fisherton, Rosario. Estos veintisiete aviones fueron vendidos en muy corto tiempo, quince a usuarios privados y doce a aeroclubes.

Fue precisamente el interés de los aeroclubes lo que aprovechó Ronchetti y Razzetti para demostrar ante las autoridades aeronáuticas las bondades del nuevo modelo, lo que sumado a las ventajosas condiciones financieras ofrecidas por Piper culminó en el Contrato N° 831 firmado hacia mayo de 1948 entre la Piper Aircraft Corporation y la Secretaría de Aeronáutica, con la intermediación de Ronchetti y Razzetti, por la asombrosa cantidad de **doscientos aviones PA-11 y cien PA-12** destinados a la DGAC para ser asignados a los aeroclubes. El plazo de entrega ofrecido era una vez más casi inmediato, pues los aviones estaban terminados. Solo faltaba colocarles los motores, desarmarlos y embalarlos.

El Contrato N° 831 era por los aviones puestos en el puerto de Buenos Aires, de manera que una vez arribados había que armarlos, probarlos y entregarlos a la DGAC. Tarea que no era menor, pues se trataba de trescientos aviones, por lo que la DGAC tuvo que licitar ese trabajo. La licitación no fue ganada por Ronchetti y Razzetti sino por una empresa poco conocida que tenía taller y aeródromo en la localidad de Monte Grande, al suroeste del Gran Buenos Aires. El dueño era Siro Alberto Comi, quien luego se haría famoso como representante de la Cessna Aircraft Company.

Como las instalaciones del taller de Siro Comi se reducían a un solo hangar, utilizado también para otras reparaciones aeronáuticas, gran parte del armado de los PA-11 y PA-12, a cargo de un mecánico de apellido Roldán, fue realizado a la intemperie, en el más literal sentido de la palabra. Eran otras épocas, en las que el piso de tierra en los talleres era bastante común.



Aunque la fecha de inscripción nominal para los doscientos PA-11 de la DGAC en el Registro Nacional de Aeronaves es el 22 de noviembre de 1948, sus matrículas se reservaron en junio de 1948, cuando Piper embarcó el primer lote de aviones, y los primeros ejemplares armados por Siro Comi fueron entregados probablemente hacia el mes de agosto, pues hay datos de un par de accidentes ocurridos en el mes de septiembre. Sea como fuere, el grueso de los PA-11 se entregó a partir de noviembre de 1948 y seguramente el armado en Monte Grande se extendió hasta mediados o fines del año 1949.

Algunos comentarios:

- Los doscientos veintisiete PA-11 argentinos fueron nuevos. No se inscribió en nuestro Registro ni un solo avión usado. Los aviones con número de serie de tres dígitos después del prefijo "11" fueron fabricados en la planta de Lock Haven, Pennsylvania, mientras que los que llevan números de cuatro dígitos se originaron en la fábrica de Ponca City, Oklahoma. Todos fueron del modelo básico de instrucción elemental y entrenamiento, equipados con el motor Continental A65-8 de 65 hp con hélices de madera marca Sensenich.

- Los PA-11 han sido, y en cierta medida siguen siéndolo aún hoy, típicos aviones de aeroclub. Doce fueron adquiridos por otras tantas instituciones utilizando fondos propios, mientras que los doscientos restantes fueron originalmente propiedad del Estado, pues de 1948 a 1950 pertenecieron a la Secretaría de Aeronáutica (Dirección General de Aeronáutica Civil) y de 1950 a 1955 al Ministerio de Aeronáutica (Dirección Nacional de Aviación Civil). Las aeronaves eran entregadas a los aeroclubes en asignación y el Estado pagaba casi todos los gastos, incluyendo subvenciones al combustible y horas voladas, además del mantenimiento y de las reparaciones.

Con el correr de los años este sistema se fue degradando, pues le ocasionaba al Estado enormes gastos, mientras que por otra parte los aeroclubes no cuidaban los aviones pues no eran de ellos y ante cualquier percance la DGAC los sustituía por otros. Así, absolutamente todos los aeroclubes activos del país ubicados al norte del Río Negro tuvieron en algún momento aviones PA-11 asignados. Incluso muchos aeroclubes patagónicos llegaron a volar el PA-11, aunque estos generalmente recibían los PA-12, más aptos para esa región debido a la mayor potencia de su motor.

Cuando en septiembre de 1955 la llamada Revolución Libertadora depuso al general Perón, se produjo una profunda revisión de lo actuado por su gobierno y el análisis también alcanzó a los mecanismos de subvención aplicados en el fomento de nuestra aviación civil. Y uno de los sistemas más cuestionados fue el de la asignación de aviones de propiedad estatal a los aeroclubes.

Aunque el apoyo a las instituciones se mantuvo en muchos otros aspectos, se decidió poner fin al costoso mecanismo de asignaciones mediante una idea práctica: los aviones serían regalados a los aeroclubes. Dicho esto, en el sentido más literal, pues centenares de aviones, entre ellos los Piper PA-11, fueron donados a los aeroclubes mediante Decretos del Poder Ejecutivo Nacional. Lo bueno para las instituciones era que los aviones pasaban a ser de su propiedad (aunque con ciertas restricciones para su venta), pero lo malo era que a partir de aquí estarían obligados a cuidarlos pues ahora serían sus dueños y por lo tanto responsables de su mantenimiento. Los decretos de donación, que incluyeron a todos los PA-11 de propiedad estatal sobrevivientes, fueron el N° 21898 del 5 de diciembre de 1956, el N° 11483 del 23 de septiembre de 1957 y el N° 16074 del 3 de septiembre de 1962.

- Los 65 hp de nuestros PA-11 eran suficientes para su uso como avión de instrucción elemental, pero también es cierto que no sobraba potencia. En 1948 Piper ya ofrecía una versión del PA-11 equipada con el motor Continental C90-8 de 90 hp y a partir de 1956, a medida que los aviones pasaban a ser propiedad de los aeroclubes, muchos fueron convertidos a ese motor. Y luego

cuando los aviones fueron pasando a manos de particulares, se inició una nueva época para el PA-11 como aeroaplicador, con motores de 90 a 150 hp.

- La vida de nuestros PA-11 transcurrió en los aeroclubes, escuelas de vuelo, fumigando o volando simplemente por el placer de volar. Lo que no es de despreciar, pues pocos aviones de ochenta de edad pueden decir lo mismo. Y lo cierto es que las decenas de PA-11 que aún están volando demuestran tener una excelente juventud y salud. Sin embargo, el cumplimiento de su rol de avión de instrucción o fumigador lleva aparejado cierto riesgo, y por ese motivo los PA-11 han sufrido en su larga vida muchos incidentes y accidentes. Ni uno solo estuvo exento de ellos y lo cierto es que en muchas decenas de casos los aviones sufrieron destrucciones casi totales. Pero casi siempre han sido “reparados”, con esta palabra entre comillas pues en realidad muchísimas veces se trató de verdaderas reconstrucciones.

-. La República Argentina, luego de Estados Unidos, es el país del mundo que tuvo la mayor cantidad de aviones PA-11. Aunque no es más que una curiosidad, es interesante mencionar que veinticinco de los últimos veintiséis PA-11 producidos por Piper vinieron a nuestro país. El LV-YMZ, c/n 11-1678 fue el último avión PA-11 salido de la línea de producción.

EL QUEBEC FOXTROT

Nuestro Piper PA-11 Cub Special matrícula LV-YQF tiene el número de serie 11-718, lo que significa que fue construido en la fábrica tradicional de Lock Haven, Pennsylvania y fue uno de los comprados y entregados por la secretaria de Aeronáutica.

Fue inscripto a nombre de la DGAC el 22 de noviembre de 1948.

REPUBLICA ARGENTINA SECRETARIA DE ESTADO DE AERONAUTICA CERTIFICADO DE MATRICULACION DE AERONAVE		
Expte 881/63 Protoc. 13-259	Matrícula YQF	Aeronave (categoría) Avión Marca Piper Cub Modelo PA-11 Fabricante Piper Aircraft Corp.
		Nº de serie de fabricación 718
Certifícase que la aeronave arriba descripta ha sido debidamente anotada en el Registro Nacional de Aeronaves de la República Argentina, de conformidad con el Convenio de Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944 y con las normas que rigen la circulación aérea en el territorio nacional. Fecha de anotación: 22 de noviembre de 1948. Buenos Aires, 12 de noviembre de 1963. OMAR DEL CASTILLO VICEDIRECTOR DIRECTOR TECNICO HERBERTO RUBEN GURETTI ADM. I Este documento debe estar acompañado del Certificado de Inscripción de Propiedad de la Aeronave.		

Se armó en Monte Grande, pero Se entregó al Aeroclub Gualeguay en 1949 y lo recibió en donación por el Decreto 21898 del 5 de diciembre de 1956, pero recién se inscribió a su nombre en el Registro el 16 de julio de 1959 y permaneció en Gualeguay hasta 1976.

Aero Club Gualeguay

Piper Cub PA-11	LV-YQF
Piper Cub J-3	LV-ZHA
Piper Cub J-3	LV-YYM

El Aeroclub Gualeguay, recibió dos Piper J-3, el LV-ZHA y LV-YYM junto al PA-11 LV-YQF, en la foto pueden ver el YYM y el YQF, y lo mas interesante es que todavía ellos son propietarios del ZHA que también revivió hace menos de un año, en mayo del 2024.



El dueño siguiente al Aeroclub Gualeguay, fue un particular de Gualeguaychú, a quien el Aero Club Río de la Plata se lo compró en el año 1980, lo fueron a buscar, Carlos Brosa, Héctor Di Nucci, Oscar Florensa en el Navion LV-RUI, los encargados de traerlo al club fue nuestro socio Sergio Berdyszak junto a Carlos Grosa que realizaron el vuelo de traslado el día 29 de diciembre de 1980, y fue inscripto en 1984. El avión todavía mantenía el ultimo esquema de pintura que tuvo mientras fue propiedad del aeroclub Gualeguay.



Como es lógico, sufrió percances y accidentes (hay siete denunciados), pero los PA-11 sobreviven a cualquier cosa.

ESQUEMAS

Secretaria de Aeronáutica

La secretaria de Aeronáutica tenía un esquema especial de pintura, que consistía en:

- Fuselaje Amarillo
- Timón de dirección con la bandera argentina y el sol
- Jinetas con la bandera argentina en las punteras de ala en V
- Logo circular de la secretaria de Aeronáutica
- En el caso de los PA-11s puros, el logo “PIPER CUB SPECIAL” en la deriva.



Nuestro Aeroclub

Al inicio de nuestro Aeroclub durante algunos años, algunos aviones tenían un logo realizado en esténcil, en las fotos se puede observar el Auster LV-NBZ y el PA-11 LV-RRD.



El nuevo viejo esquema del YQF.

Si llegaron hasta acá y leyeron todo, entenderán el porqué, el YQF es parte de la historia aeronáutica de nuestro país, y esa parte de la historia, gran parte de las personas no la conoce.

De la misma manera que lo hicimos con nuestro Aeródromo, con el nombre ALAS de MALVINAS, intentamos mantener viva la historia.

En el País, hace años que no existe un avión pintado de esta manera.

Volvió a volar después de unos 45 meses el día 13/03/25 y los días 15 y 16 de marzo se hizo presente en la Convención en vuelo nro. 43 de GEZ, ganando el premio “RESERVA CAMPEON CLASICO CERTIFICADO NACIONAL”



Otros esquemas en el tiempo



Un especial agradecimiento a Francisco Halbritter, historiador de la Revista LV por su colaboración para la confección de gran parte de este texto, y a Sergio Berdyszak y Lolo Funes por los aportes realizados con fotos y conocimientos.



Sergio Berdyszak



Lolo Funes

Saludos a todos en nombre de la CD.

Marcos Cornejo Krebs

Presidente ACRP.