



# UN BUEN INTENTO

Juan Fernando Scarpatti

**E**n las primeras horas de la tarde del 4 de mayo de 1982, el Comandante en Jefe de la Royal Navy, Almirante John David Elliott Fieldhouse, convocó a su *staff* para una reunión de emergencia en Northwood, comando central de las fuerzas británicas. Se había confirmado el ataque al destructor HMS Sheffield con un misil aire-mar, presuntamente un Exocet. En la reunión, se revisó el informe previo proporcionado por Francia, donde se mencionaba que cinco misiles AM-39 Exocet habían sido entregados a la Argentina junto con seis aeronaves Super Étendard y se manifestaba que los misiles no estarían en condiciones de operar para ser lanzados (*Malvinas historias ocultas*, página 107 y siguientes).

Los franceses sabían que sus Super Étendard con el misil Exocet podían batir un blanco naval desde atrás del horizonte, porque lo habían hecho como práctica de tiro. También conocían la pericia de los aviadores navales argentinos, que habían volado 50 horas en Francia en los Super Étendard de la Aviación Naval Francesa y demostrado la solvencia profesional que poseían. El presidente francés se había asesorado con el fabricante de los aviones Dassault Breguet que en sus plantas estaban capacitando a los técnicos argentinos. Nuestra gente que estaba allá lo supo por comentarios de estas consultas.

François Mitterrand se llevó muchos secretos a la tumba, pero había compartido varios de ellos con su psicoanalista Ali Magoudi, a quien le había pedido que los publicara recién 10

*Egresado en 1963 como Guardiamarina de la Promoción 90. Sirvió en el crucero General Belgrano, destructor Espora en el transporte Bahía Aguirre, en el rompehielos General San Martín, y el patrullero King. Cursó la Escuela de Ingeniería Aeronáutica de la Fuerza Aérea egresando con Medalla de Oro en 1972. Como Ingeniero Aeronáutico prestó servicio en las Arsenales Aeronavales de Ezeiza, Punta Indio y Comandante Espora y en el Taller Aeronaval Central, retirándose como Capitán de Fragata en 1985. Posteriormente, ejerció la Ingeniería en diversos contextos y desde 1993 dirige una Consultora en Gestión Organizacional, siendo la Gestión de Proyectos uno de sus ámbitos de experticia*





Imagen: Gentileza de Sergio García Pedroche ©



**Sabían que sus Super Étendard con el misil Exocet podían batir un blanco naval desde atrás del horizonte. Conocían la pericia de los aviadores navales argentinos. En sus fábricas estaban capacitando a los técnicos argentinos cuya capacidad también conocían. Sin embargo no evaluaron que los Super Étendard operarían.**

años después de su muerte. El 4 de mayo de 1982, Mitterrand llegó a su sesión visiblemente alterado: quería hablar de lo que acababa de pasarle con la Primera Ministra inglesa. Thatcher lo había llamado enfurecida y lo había acusado de haberla engañado, ya que le había dicho que era imposible que esos aviones estuvieran operando, y le dijo que ese ataque al *Sheffield* era un “nuevo Trafalgar” y que, a menos que le diera las claves de los misiles, atacaría una ciudad argentina con una bomba nuclear. “Tiene cuatro submarinos nucleares en el sur del Atlántico y me ha amenazado con lanzar una bomba atómica contra la Argentina, a menos que le suministre los códigos secretos para inutilizar los misiles antibuque que les hemos vendido a los argentinos. Margaret ha sido muy precisa al respecto por teléfono. Y la creo capaz”. (*Malvinas historias ocultas*, página 107 y siguientes).

Lo habitual era que, cuando se compraban aviones nuevos, se fuera a aprender en fábrica sus cuestiones técnicas y, al regresar, se construyera y desarrollara lo necesario para asegurar su mantenimiento y operación, una vez bien conocidas sus particularidades y peculiaridades. Se había mandado gente a Francia para estudiar las necesidades de apoyo técnico para las operaciones del avión y su misil Exocet, y retornarían a fines de 1981, por lo cual se estaría comenzando el despliegue de las capacidades técnicas. Se entendía también, en Espora, a principios de 1981, que recién para fines de ese año comenzarían las tareas de alistamiento de los medios para el soporte técnico logístico. Tanto los franceses como los ingleses deben de haber partido de esas premisas para sus análisis.

En los primeros días de marzo de 1981, como Jefe del Departamento Aeronáutico, fui convocado a la Dirección de Material Aeronaval en Buenos Aires por el Contraalmirante Ernesto Ruiz, Director de Material Aeronaval, y el Contraalmirante Santiago Vignale, que lo secundaba, para ordenarme que, sin mengua de las funciones habituales (apoyo técnico aeronáutico y logístico a 100 aeronaves), debía ocuparme de “hacer todo lo necesario para que los Super Étendard pudieran volar sin restricciones desde su llegada al país el 1.º de noviembre de 1981” (el Departamento Aeronáutico del Arsenal Aeronaval N.º 2 dependía funcionalmente de la Dirección de Material Aeronaval).

Cuando pregunté qué debía hacerse, me indicaron que debía establecer —como en muchos otros proyectos aeronáuticos realizados— todo lo que debía hacerse. Y hacerlo. Me remitirían copia de los informes periódicos que iba a mandar nuestra gente en Francia. Los Super Étendard implicaban, para la Armada Argentina, un salto tecnológico de más de veinte años con respecto a los Douglas A4Q, que eran los aviones de ataque que se reemplazarían, ya

(1)  
El 1.º de marzo de 1983, el comando de la escuadrilla informó (Of. COOP, JCT5 N.º 10/83 “C”): “Los trabajos realizados en el Departamento Aeronáutico del Arsenal Aeronaval N.º 2 fueron concretados en plazos perentorios, lo cual permitió que los Super Étendard volaran en tareas de evaluación durante los meses de diciembre, enero, febrero y marzo de 1982, y llegaron al conflicto de Malvinas con un alistamiento tal que les permitió hacer lo que se hizo”.

casi vencidos por fisuras en los largueros de sus alas a causa de sus repetidos aterrizajes en el portaaviones.

Al regresar de Buenos Aires, advertí que esa orden había trascendido en toda Espora y que eran muchos —ingenieros incluidos— los que manifestaban que no era posible lograr el resultado pretendido. Y que también la Base Aeronaval —que no dependía de la Dirección de Material Aeronaval— debía hacer varias obras, como lo inherente a procesar oxígeno gaseoso (hasta entonces, se usaba oxígeno líquido para los pilotos) y construir un simulador de vuelo.

Hubo varias visitas de esos almirantes ingenieros aeronáuticos a Espora constatando el desarrollo de las obras necesarias para organizar el sostén logístico adecuado para que los aviones pudieran operar sin restricciones. Esos almirantes tenían a su cargo el Programa Super Étendard. A mediados de 1981, la orden primigenia recibida se morigeró a “intentar concretar todo lo necesario”. Resultó un buen intento y fue el origen del jaque a la flota inglesa, que hubiera sido jaque mate si se hubieran tenido más Exocet <sup>(1)</sup>.

El primer aspecto que abordamos —porque era determinante— fue solicitar la ampliación de la planta de personal civil del Departamento Aeronáutico. Toda ampliación estaba “congelada” en ese momento en la Armada. Fundamentamos y defendimos el pedido, ya que, si teníamos que continuar dando apoyo a unas 100 aeronaves, para absorber estas 14 tan exigentes por su modernidad, era necesario tener personal con la calidad y la especialidad que requeríamos. Luego de varias explicaciones, se aprobó un incremento del 25%, con lo cual se pudo incorporar, entre otros, a tres ingenieros y a nueve técnicos, que resultaron clave para la etapa de alistamiento.

En segunda instancia, sabíamos que la logística de repuestos de partes y de accesorios iba a ser ardua hasta tanto se identificara y ordenara todo lo que iba a ir llegando desde diferentes fabricantes con distintos números de parte y distintas codificaciones. Además, calculamos que el volumen de lo que llegaría requeriría, por lo menos, un tercio más de almacenes aeronáuticos. Se nos autorizó, entonces, a ampliar el existente, pero solo era posible agregando un piso nuevo, por lo que desmontamos el techo sin dejar de operar y subcontratamos —bajo nuestro control técnico— una obra civil para construir ocho columnas hincadas 6 metros bajo tierra y un nuevo piso de hormigón; luego, agregamos un montacargas y todas las estanterías.

Este almacén de repuestos fue el segundo de la Armada equipado con control de stock por computadora, que operaba, en este caso, con un software francés particular de Dassault Breguet, que nos dio bastante trabajo. Para la gente de Almacenes, se pasó de controlar una difícil obra civil mientras se operaba regularmente a poner a punto un almacén de repuestos con su sistema informático. Cuando comenzaron las hostilidades, aún no estaba totalmente almacenado el material de varios contenedores.

Rápidamente, comprobamos que el intercambio con nuestra gente en Francia era casi imposible: las comunicaciones telefónicas eran de muy mala calidad, se cortaba y se oía muy mal. Teníamos dos télex en la zona, a los cuales a veces llegaban largas tiras de papel con algunos mensajes que corroboraban alguna cuestión. Y el informe periódico nos llegaba dos meses tarde, luego de pasar por todos los órganos interesados. De cualquier modo, interactuamos sinérgica y excelentemente con ellos en todos los aspectos necesarios.

No obstante, advertimos —y este fue el tercer gran paso— que podíamos pedir los manuales del avión y de sus sistemas de mantenimiento. Si bien dudamos de poder conseguirlos, llegaron en tres grandes cajones, porque nuestra gente en Francia estaba en sintonía con lo que se quería hacer. Merced al nuevo plantel de gente aprobado y a un convenio que hicimos con la Universidad Tecnológica de Bahía Blanca, contratamos como técnicos a nueve estudiantes avanzados de Ingeniería y los integramos con los técnicos aeronáuticos

En marzo de 1981 el Almirante Ernesto Ruiz Director del Programa Super Étendard y del Material Aeronaval ordenó que se hiciera todo lo necesario para que los Superétendard pudieran operar desde su llegada al país prevista para el 1º de Noviembre de 1981... aunque ninguno sabíamos aun que había que hacer.



experimentados que se ocupaban del apoyo a las aeronaves existentes y poseían toda la experiencia, aunque les faltaba el tiempo para abocarse a estudiar los nuevos manuales. De aquellos, quedaron seis después de 1982 como dotación durante varios años. Y alguno todavía continúa.

Estos estudiantes tenían gran entusiasmo en estudiar algo tan nuevo desde el punto de vista tecnológico y mediante un trabajo muy motivado por el equipo conformado fuimos resolviendo qué debíamos hacer y hallando cómo debía hacerse. Claro que siempre había algún oficial de guardia que se escandalizaba cuando advertía que estos jóvenes se llevaban algún manual a sus casas para estudiar durante el fin de semana; con justa razón, ya que eran manuales confidenciales. Teníamos que persuadirlos de que era necesario para lograr nuestro objetivo.

A poco andar del año 1981, el Taller Aeronaval Central definió que no estaría en condiciones de dar apoyo técnico al turbomotor ATAR de los Super Étendard hasta pasados dos años, ya que ese motor era totalmente nuevo para nosotros. Ello definió nuestro gran siguiente paso: debíamos desarrollar las capacidades mínimas de mantenimiento de turbomotores que históricamente el Arsenal N.º 2 no había tenido por estar tan cerca del Taller Aeronaval Central. Este desafío era mayúsculo. Supuso generar el local adecuado, dotarlo de las herramientas necesarias y, en particular, de personal calificado, para lo cual se adiestró gente nueva sin experiencia previa y, por tanto, se buscó ubicarlos y relacionarlos, en especial, con los técnicos más experimentados.

En cuanto comenzamos a ahondar, advertimos que necesitábamos tener, además, un banco de pruebas del turbomotor. Para aquella época, solo el Taller Aeronaval Central y la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba tenían algún banco de pruebas de turbinas, pero el que se requería, al ser “de punto fijo”, era más sencillo. Comenzamos a construirlo bastante lejos de la base a causa del ruido y lo hicimos operar. **De no haber estado operativo este banco de pruebas, técnicamente los aviones solo podrían haber volado 100 horas.**

Los proyectos tienen, habitualmente, tres restricciones: plazo, costo y calidad. La calidad dependía de nuestro trabajo, y la teníamos bajo control. Respecto del dinero, en la medida en la que presentáramos con suficiente y esmerado fundamento los requerimientos de fondos (en dos casos tuvimos que exponerlos ante el Tribunal de Cuentas), nos los otorgaban, y entonces podíamos subcontratar las obras necesarias. El plazo que corría entre marzo y el 1º de noviembre, día en el que llegaban los aviones, era extremadamente exiguo, por lo que el tiempo era la exigencia más crítica del proyecto. Apelamos a planificar el proyecto, muy detalladamente, mediante el sistema PERT complementado por Camino Crítico, aunque claro que, hecho a mano (no con una PC con Microsoft Project, que entonces no había), rehaciéndolo a mano todos los días en un tablero de dibujo, con un ingeniero y un técnico dibujante proyectista (de los recién ingresados) abocados exclusivamente a ello.

Cinco años antes, había irrumpido la electrónica en la aviación, lo que había originado un nuevo término: aviónica. Habíamos incorporado este concepto, pero estaba sintonizado con la demanda tecnológica de aeronaves más antiguas. Incluso abarcaba mantener en operación los Neptune con su computadora híbrida mecánica. Pero ahora nos llegaba una aviónica de última generación, que superaba nuestras experiencias.

Instalamos el primer banco de pruebas computadorizado del país, el ATEC, para probar y calibrar todos los accesorios y los instrumentos del avión. Este banco era considerado clave para poder garantizar la operación de los aviones; por ejemplo, para calibrar el sistema de navegación basado en un par de giróscopos a 33 000 vueltas por minuto. Era necesario a tal punto que se había adquirido un segundo banco de pruebas para ser instalado en el portaaviones.

Hubo una multitud de pequeños trabajos que se fueron agregando para adecuarnos a lo que se venía, y nuestro PERT superó las 400 actividades. Diariamente, recorríamos las

Los proyectos tienen, habitualmente, tres restricciones: plazo, costo y calidad. La calidad dependía de nuestra capacidad. Respecto del dinero, en la medida en la que presentáramos con suficiente y esmerado fundamento los requerimientos de fondos, podíamos subcontratar las obras necesarias. El plazo era extremadamente exiguo, por lo que el tiempo era la exigencia tremenda y más crítica del proyecto.



obras para asegurar su grado de avance, ya que las cosas por lo general no salen como se las había imaginado o supuesto, y con rapidez hay que tomar medidas correctoras si se quiere terminar en plazo. En estas recorridas, la gente con frecuencia mostraba con orgullo alguna cuestión adicional que ya había concretado al deducir su necesidad futura.

A mediados de octubre, llegó de Francia el Teniente de Navío ingeniero electrónico Fernando Gómez Centurión que, dentro del Departamento Aeronáutico, iba a ser el jefe de Aviónica y de este banco. Luego de presentarse y aún de saco naval, le indicamos dónde iba a ser su local de trabajo para que fuera a conocerlo. A los cinco minutos, volvió muy sorprendido de haber encontrado todo el banco ATEC montado e instalado y a tres técnicos que ya sabían operarlo, cuando él esperaba tener que comenzar de cero. Le pedimos que desempacara enseguida los apuntes que había tomado en Francia para salir de los manuales y agregar los secretos que, seguramente, habría detectado en fábrica.

Los ámbitos de los proyectos suelen ser muy complejos y, a veces, caóticos, porque la imaginación no puede prever bien lo que acontecerá. Todo proyecto tiene una notable dinámica contagiosa que entusiasma y compromete con el logro de los resultados. Y la gente del Departamento Aeronáutico se motivó e involucró intensamente trabajando muchas más horas que las reglamentarias, a tal punto que debimos lamentar dos interacciones por ataques cardíacos de supervisores de cierta antigüedad, producto de un esfuerzo excesivo.

**La gente del Departamento Aeronáutico se motivó e involucró intensamente y comprometió con el logro del resultado, trabajando muchas más horas que las reglamentarias, a tal punto que debimos lamentar dos interacciones por ataques cardíacos de supervisores de cierta antigüedad, producto de su esfuerzo excesivo.**



ARMADA ARGENTINA  
CONFIDENCIAL  
URGENTE

Nº 10/83" C"  
Letra COOP. JCT5  
(N.I.: ARV2, SPE-H2 E /83" C"

COMANDANTE ESPORA, 1 de marzo de 1983

///ROR COMANDANTE DE LA FUERZA AERONAVAL Nº 2

A tenor de lo requerido en oficio cabecera por el Señor Juez de Instrucción Militar informo:

19) El Señor DIRECTOR DEL MATERIAL AERONAVAL que tenía a su cargo el Programa SUPER ETENDARD ordenó la ejecución de las siguientes obras al ARSENAL AERONAVAL Nº 2 que estuvieron a cargo del Departamento Aeronáutico:

- Ampliación de la División Abastecimiento aumentando su capacidad de estibaje en 600 m<sup>2</sup>.
- Adecuación de un local para el equipo ATEC de acuerdo a las especificaciones dadas por su fabricante y creación de la Sección Aviónica.
- Construcción de un Banco de Punto Fijo para prueba de turbinas ATAR 08K50.
- Construcción de un local para Taller de mantenimiento de Motores.

Dicho Departamento Aeronáutico se ocupó de las mencionadas obras desde su inicio o sea anteproyecto y proyecto, gestión de las partidas, trámite de obtención de materiales, control de ejecución y su recepción final.

A esos fines y con el objeto de coordinar detalles técnicos la SUBCOMISIÓN NAVAL en FRANCIA (Aviones) se mantuvo durante ese año en estrecha ligazón con el Sr. Capitán de Corbeta DON JUAN FERNANDO SCARPATTI como asimismo ir evacuando las dudas que se presentaron gestionando las definiciones/precisiones con los fabricantes franceses.

22) A criterio de esta Jefatura la importancia que tuvieron estos trabajos para el recibimiento, alistamiento y operatividad de los aviones SUPER ETENDARD fue fundamental.

Por citar algunos ejemplos que atestiguan por sí solos, destaco:

- a) La ampliación de la División Abastecimiento permitió que pudieran empezar a desembalarse 735 cajas y cajones de los más diversos tamaños, y que contenían del orden de unos 6000 ítems en repuestos, en forma casi inmediata a su desembarco del Buque de Guerra ANA CABO DE HORNO.

haber estado el Banco de Punto Fijo finalizado, primeros aviones que llegaron al país hubieran quedado sin servicio uno después del otro al no haber los motores por dicho Banco cuando se cumplieron los 100 horas de funcionamiento y/o

CONFIDENCIAL  
URGENTE

Nº  
Letra

cambio de componentes que así lo exigiera.

Todo ello funcionando adecuadamente dentro de lo que se llamó Programa SUPER ETENDARD, permitió que fuera esta Escuadrilla una de las pocas sino la única con estas características que voló y operó desde el día siguiente en que fueron desembarcados los aviones en el país.

32) Los detalles requeridos, en más de lo obtenido verbalmente del personal del Departamento Aeronáutico que estuvo presente en ese año y que corrobora lo ya informado, se puede asimismo encontrar en el archivo del mencionado Departamento y entre los cuales se citan:

Expte ARV2, APY Nº 3/81	S/Elev. Anteproyecto Taller Motores (costo estimado \$ 94.250.000.-)
Expte DIMA, PI9 Nº 30/81	S/Local ATEC (Costo estimado... ..\$ 155.000.000.-)
Expte DIMA, PI9 Nº 25/81	S/Aprobac. Ampl. Abastecimiento
Expte FAE2, 3FY Nº 76/81" C"	S/Licitación Privada Ampliación Abastec. (Costo \$ 84.000.000.-)
Expte FAE2, 3FY Nº 88/81" C"	S/Aprobación Lic. Privada Adecuación interna Div. Abastecimiento (\$ 107.539.188.-)
Expte FAE2, 3FY Nº 98/81" C"	S/Aprobación Lic. Privada Adquis. Estanterías metálicas (costo... ..\$ 185.399.745.-)

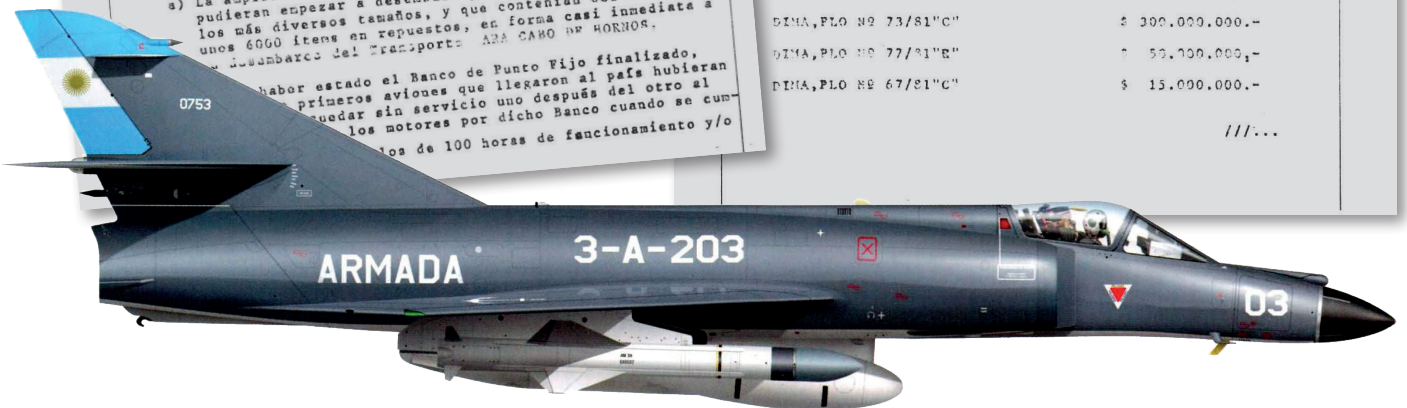
Existiendo además y relacionado siempre con las obras Programa SUPER ETENDARD y conexos, los siguientes Volantes de Obra asignados por la DIRECCIÓN DE INSTALACIONES FIJAS NAVALES:

DIIF/81-P-322 (Abastecimiento)	\$ 280.000.000.-
DIIF/81-P-323 (Motores)	\$ 94.250.000.-
DIIF/81-P-324 (ATEC)	\$ 155.000.000.-
DIIF/81-C-542 (Techo Abastec.)	\$ 310.000.000.-

y de la DIRECCIÓN DEL MATERIAL AERONAVAL las:

DIMA, PLO Nº 46/81" C"	\$ 310.000.000.-
DIMA, PLO Nº 73/81" C"	\$ 300.000.000.-
DIMA, PLO Nº 77/81" E"	\$ 50.000.000.-
DIMA, PLO Nº 67/81" C"	\$ 15.000.000.-

///...



Las operaciones que se realizaron con los Super Étendard y los Exocet fueron posibles debido a la profesionalidad y el heroísmo de quienes estuvieron involucrados en ellas. Para que el sistema de armas pudiera operar como lo hizo, era condición previa y necesaria volar confiada y confiablemente la aeronave.

Las operaciones que se realizaron con los Super Étendard y los Exocet fueron posibles debido a la profesionalidad y el heroísmo de quienes estuvieron involucrados en ellas, tanto de los aviadores navales de los Super Étendard y los Neptune como de los aviadores militares de los Hércules. También fueron posibles porque teníamos un excelente taller de misiles en Puerto Belgrano, no obstante, las operaciones de armonización con el avión fueron difíciles. Sin embargo, para que el sistema de armas pudiera operar como lo hizo, era condición previa y necesaria que la plataforma de lanzamiento —la aeronave— pudiese volar confiablemente.

En la Operación Malvinas, se tuvo el recaudo de mantener uno de los cinco aviones que había en reserva en Espora, para canibalizarlo si era necesario. Fue una previsión muy acertada, aunque nos dolía un poco el amor propio profesional. En verdad, se lo pudo volver a poner en línea de vuelo recién un año y medio después del conflicto, lo cual indica palmariamente que no todo lo inherente al mantenimiento pudo resolverse con lo hecho en 1981. Aun así, fue un buen intento para recordar.

**CONFIDENCIAL**  
**URGENTE**

Nº \_\_\_\_\_

Letra \_\_\_\_\_

Los ejemplos tomados precedentemente que van desde la elevación de un anteproyecto y que siguiendo por toda la cadena de su tramitación reglamentaria termina en el volante de obra, lleva a la concreción de la obra propiamente dicha, fue realizada por el Departamento Aeronáutico y responsable su Jefe el Capitán SCARPATTI, asistido por el Ing. BERNAT.

Debe asimismo dejarse constancia que todos estos trabajos fueron realizados en mas de las tareas habituales y normas de dicho departamento.

En más de lo citado al desarrollar en puntos precedentes ha interrogado al Sr. Capitán de Fragata Dn. JORGE COLOMBO, Comandante de la 29 ESCUADRILLA AERONAVAL DE GAZA Y ATAQUE (SUPER ETENDARD) durante 1981, el cual declaró:

" Durante el año 1981 se realizaron una serie de obras de infraestructura en el ARSENAL AERONAVAL Nº 2, a cargo del Jefe del Departamento Aeronáutico, Capitán SCARPATTI, a los efectos de adecuarnos a la incorporación de los aviones SUPER ETENDARD."

" A mi llegada de Francia, y como Comandante de la Escuadrilla, tuve contacto directo y permanente por este tema con dicho Jefe, de común acuerdo con el entonces Jefe del ARSENAL AERONAVAL Nº2, Capitán de Fragata Dn. JOSE MARIA SANTAMARINA, quién me había indicado que tratara todo con el Capitán SCARPATTI directamente, por ser él quien tenía todo a cargo y tomaba las decisiones."

" Así tomé contacto con las obras de ampliación de los Almacenes, todas planificadas y conducidas por el CC SCARPATTI y de sus propuestas para ampliar las Plantas Básicas con Ingenieros, Técnicos, Supervisoras, etc."

" La importancia posterior de los trabajos cuya responsabilidad fue del citado, fue evidente, y como ex-comandante de la Escuadrilla de SUPER ETENDARD puedo atestiguarlo. Desde el punto de vista operativo, permití comenzar a volar los aviones al día siguiente mismo de su arribo al país."

" Como una consecuencia directa de lo hecho por él, la Unidad a mi mando volvió ininterrumpidamente al avión en tareas de evaluación durante los meses de diciembre, enero, febrero y marzo de 1982, y llega al conflicto de MALVINAS le permití hacer lo que hizo. Sin el apoyo logístico que brindado por el Arsenal no hubiera sido posible. Pero sea destacar claramente que se debió fundamentalmente a las obras preparatorias ejecutadas durante el año 1981, y con antelación al arribo de los aviones SUPER ETENDARD al país."

40) Continúa declarando el Sr. Capitán de Fragata Dn. JORGE COLOMBO:

///...

ARMADA ARGENTINA  
**CONFIDENCIAL**  
**URGENTE**

Nº \_\_\_\_\_

Letra \_\_\_\_\_

- " El Capitán SCARPATTI no sólo manejó directamente el tema de las obras (que incluía proyectos, anteproyectos, licitaciones, etc..) en forma eficiente y en tiempo record, sino que además fue el directo responsable del desembarco de los primeros aviones y del traslado de cientos de toneladas de material a la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPOLKA, tanto en su etapa de planificación como ejecución."

" Tuve intervención directa en la maniobra como Comandante de la Escuadrilla de SUPER ETENDARD y la califico de : "SOBRESALIENTE"

Finalmente esta Jefatura considera de interés destacar que todas las tareas citadas en los puntos 1º y 2º, y que como además se expresara fueron realizadas sin perjuicio de las tareas normales y habituales del Departamento Aeronáutico, fueron conducidos solamente con el personal existente, no contándose como otros destinos con un grupo orgánico de personal dedicado exclusivamente al desarrollo de obras de adquisición de equipamiento, siendo además este Departamento el único de los tres del Arsenal en que las obras estuvieron prácticamente listas al arribo de los primeros aviones al país.

Para constancia de lo actuado firmo al pie el Sr. Capitán de Fragata COLOMBO.



*J. Quintana*  
CARLOS ALBERTO QUINTANA CASALOT  
CAPITAN DE FRAGATA  
J E F E

En proyectos de esta naturaleza, siempre hay interesados ajenos a su marco interno, que conviene que sean sumados para el logro del objetivo del proyecto. Estaban en Espora, desde mayo de 1981, los aviadores navales que habían regresado de Francia, "desocupados" y expectantes a todo lo que hacíamos para que, al llegar los SUE, pudieran volar.

Deseaban poder volar en cuanto llegaran los aviones, pero obviamente querían hacerlo con una adecuada seguridad aeronáutica, por lo cual, se interesaban especialmente, preguntaban y sugerían lo que creían adecuado. Constituían un fuerte reto para que lográramos el resultado y un permanente desafío para que lo hiciéramos a tiempo. En cuanto había algo que no entendíamos, teníamos a mano el recurso mejor motivado para obtener la respuesta en nuestra gente en Francia, aunque vaya a saber por cuál teléfono.

El 1º de noviembre de 1981, día de la llegada de los aviones, a las 7.00, antes de ir a recibirlos a Puerto Belgrano, todos los aviadores navales de la escuadrilla constataron el alistamiento de las instalaciones y nos manifestaron que todo estaba hecho hasta donde llegaba nuestro mejor saber y entender. Ese día, descargamos los aviones del transporte naval que los traía. Al día siguiente de su llegada, decolaron y, desde ese momento, continuaron volando.

Entonces, a partir de acá comenzó a ganarse la experiencia necesaria en la operación y en el mantenimiento. Por ejemplo, a poco andar, se advirtió que los paracaídas de frenado para el aterrizaje se enroscaban en lugar de desplegarse al ser accionados, y se deteriora-

**El 1º de noviembre de 1981, día de la llegada de los aviones, a las 7.00, antes de ir a recibirlos a Puerto Belgrano, todos los aviadores navales de la escuadrilla encabezados por su comandante Capitán de Corbeta Jorge Colombo, constataron el alistamiento de la obras y que todo estaba hecho hasta donde podíamos saber.**



Imagen: Gentileza de Sergio García Pedroche ©

**En la semana siguiente al 1.º de noviembre, el nuevo jefe de turbomotores pedía y buscaba, en la carga bajada, algún motor para probar su banco y herramientas;. También los técnicos en aviónica insistían y pedían accesorios e instrumentos para montar en el banco ATEC y comenzar a practicar para resolver problemas.**

ban a causa del intenso roce en la pista. Al estudiar los manuales, se halló que había que corregir los dobleces del plegado, con lo cual se superó el problema.

En la semana siguiente al 1º de noviembre de 1981, el jefe de turbomotores pedía y andaba —lisa y llanamente— buscando, en la carga bajada del buque y llegada a Espora, algún motor para llevarse y poder desarmarlo a fin de probar su banco y sus herramientas, y constatar a sus conocimientos; era grande su ansiedad. También los técnicos en aviónica enfáticamente insistían y pedían accesorios e instrumentos para montar en el banco ATEC y comenzar a practicar para resolver problemas y validar su banco de pruebas y sus conocimientos. Realmente discutían con el jefe de Almacenes para acceder a los contenedores adecuados que ya estaban en Espora.

Esta ventaja de obras clave concretadas y de fuerte motivación, lograda cumpliendo la orden de **intentar concretar todo lo necesario**, tal vez no fue tomada en cuenta ni por franceses ni por ingleses en abril de 1982, habida cuenta de la sorpresa que les supuso que los Super Étendard estuvieran operando con plena capacidad. ■