

EL MOSQUITO ARGENTINO



I.Ae. 24 CALQUÍN

El I.Ae. 24 "Calquín" (*Águila Real*, en araucano) fue un avión argentino bimotor de ataque y bombardeo, diseñado a partir de 1944 y construido en la [Fábrica Militar de Aviones](#) de la provincia de Córdoba. Voló por primera vez el 5 de junio de 1946, y fue empleado por la Fuerza Aérea Argentina.

Para aquellos que este nombre nos le suene para nada, quizás si, alguna vez escucharon hablar del Mosquito argentino, del cual jamás se ha negado que tomó la inspiración, en su construcción, pero su semejanza con este no es mayor a la que podría tener el TA-154 con el avión inglés. De hecho si el Calquín hubiese logrado acomodar los motores Rolls Royce que siempre le negó el gobierno inglés, con el fin de que este proyecto fuera cancelado, y que la Fuerza Aérea Argentina se decantara por el Mosquito para de esta manera, lograr vender parte de los excedentes con que contaba la RAF, una vez finalizada la guerra en Europa, se está en lo cierto que el parecido que se habría logrado, sería mucho más indiscutible. Pero esto no fue posible, y el avión finalmente utilizó motores radiales P&W, lo que le dio un aspecto más norteamericano, un mosquito con motores de Dakota.

Durante la Segunda Guerra Mundial, Argentina se vio privada de materiales aeronáuticos estratégicos, lo que obligó a detener su incipiente industria aeronáutica, que se había destacado durante la década de 1930. Fue por ello que para 1943 se le solicitó al [Instituto Aerotécnico](#) la realización de estudios que contemplaran reemplazar el aluminio de uso común en aeronaves por maderas de origen nacional. Estos estudios se concentraron en las técnicas empleadas por la fábrica británica De Havilland en la confección de aviones de guerra con maderas compensadas, y luego de demostrar su viabilidad para la industria aeronáutica argentina, se comenzó un programa de desarrollo de aeronaves siguiendo estas técnicas. Era biplaza en tándem realizado en maderas nacionales prensadas, y siguiendo la técnica del exitoso I.Ae. 22 "DL" se usó un ala monopieza con cajón central. Las superficies de control también eran de madera enteladas, con sus bordes de ataque reforzados en madera terciada. Todos tenían aletas compensadoras. La seguridad de la tripulación estaba dada por un parabrisas y laterales de vidrio blindado inastillable, la proa transparente y el resto de las superficies de visión eran de [plexiglás](#).

El tren de aterrizaje convencional era retráctil amortiguado oleoneumáticamente y de plegado hacia atrás, por dentro de las góndolas motrices. La rueda posterior también era escamoteable.

Teniendo en cuenta el exitoso avión de entrenamiento avanzado realizado en madera [I.Ae. 22 "DL"](#) que para 1944 se estaba ensayando, se solicitó al Instituto Aerotécnico el diseño de otro modelo de avión construido en maderas nacionales. Esta vez se trataría de un aparato de ataque, que pudiese ser adaptado a distintos roles con ligeras modificaciones. El mismo estaría destinado a reemplazar a los obsoletos [Douglas N-8-A2](#) que equipaban a la Fuerza Aérea Argentina.

Para esto se destinó el Hangar 90 de la Fábrica Militar de Aviones. El prototipo del I.Ae. 24 (bautizado "Calquín" o "Águila Real" en lengua originaria) realizó su primer vuelo el 25 de febrero de 1946, y al ser éste satisfactorio, se ordenó la fabricación de unas 10 máquinas de pre serie para tareas evaluativas. En mayo de 1947 se creó un Grupo Experimental de Vuelo a fin de contribuir con las tareas de desarrollo del Calquín empleando estos aviones de pre serie. El mismo se llevó a cabo en la Base Aérea Militar "Coronel Pringles", en la localidad de Villa Mercedes, en la Provincia de San Luis.

Se preveía fabricar unas 300 unidades del aparato en varias versiones, entre las que se destacan la variante de ataque (artillada con cuatro ametralladoras de 12,7 milímetros) o de bombardero liviano, que podía transportar bombas y cohetes. Sin embargo, la producción se detuvo al llegar a las 100 máquinas. Las mismas fueron destinadas mayormente al Regimiento 3 de Ataque.

Durante su vida operativa en distintas unidades, registraron un importante historial de accidentes, lo cual le creó cierta reputación de aparato difícil de volar y de complicadas características de vuelo para pilotos noveles. Operaron también durante el levantamiento militar contra el gobierno constitucional del presidente Juan Domingo Perón en 1955, actuando las fuerzas leales contra buques en el estuario del Río de la Plata, y realizando ataques a tropas e interceptación de bombarderos algunos ejemplares que cayeron en manos rebeldes. En 1958, progresivamente fueron dados de baja. No se conserva ningún ejemplar de este aparato, pues todos fueron destruidos.



Al tomar el gobierno la Revolución Libertadora, que derrocó al presidente Perón en 1955, se incineraron los aviones restantes por haber sido fabricados como parte del Plan Quinquenal del gobierno peronista. Con este avión la industria aeronáutica de Argentina, había logrado un gran desarrollo e independencia en el empleo de maderas de origen nacional, y colas adhesivas, como principales materias primas utilizadas en la construcción de aeronaves de diseño propio. Ciertamente es que el origen de este proyecto se basa en la dificultad durante los años de guerra, en adquirir materias primas estratégicas, como los metales, aluminio, acero, cobre y otras aleaciones, ya que los países beligerantes controlaban estos productos, y también en ellos escaseaban, debido a la gran demanda, por lo tanto la solución adoptada, era la misma que en varios de estos países ya había sido adoptada. Entre las maderas estudiadas estaban el pino spruce, el cedro misionero, el mañío de Chile, el fresno y el nogal. De hecho los largueros principales de las alas estaban hechos de mañío. Si obligadamente se tuviera que nombrar a cual de los casi 40 tipos distintos de Mosquito se parece más el Calquín, este sería al Mosquito B.Mk.IX variante de bombardeo, de hecho su construcción es muy similar, no así sus características:

Era un bombardero monoplano, bimotor, ala media de tipo cantilever, construida a partir de dos largueros principales de madera de mañío, que atravesando el fuselaje, servían de soporte para una estructura de costillas con bordes de ataque de madera terciada de abedul de Finlandia, y punteras de ala postizas, el fuselaje era de tipo monocasco oval, se empleaban cuerdas de madera terciada, en la parte delantera del mismo se ubicaba la cabina con dos asientos lado a lado, al cual se accedía por la parte superior de la cabina por el lado izquierdo, con el techo transparente de tres partes que se plegaba a la derecha y arriba. La trompa transparente y la cúpula de la cabina eran de material plástico, pero el parabrisas y los laterales del cockpit eran de vidrio inastillable, detrás de la misma existía un gran tanque de combustible instalado para aumentar la autonomía.



El uso de partes de metal estaba restringido a la parte delantera inferior de la proa (alojamiento de los cañones), el compartimiento de bombas, y las barquillas de los motores. El equipamiento de misión incluía, radio, radiogoniómetro, instrumental de vuelo a ciegas, lanza bengalas y cámara fotográfica. Como ya se mencionó, fue imposible dotarlo de motores Merlin, en un intento de provocar su cancelación, esto motivo el uso de plantas de poder P&W, lo que significó una clara merma en las performance, del avión ya que los ingenieros realizaron todos sus cálculos de esfuerzo y fatiga anticipando que el motor sería el Merlin de Rolls Royce, la velocidad máxima cayó de 615 km/h (proyectada) con los Merlin, a solo 440 km/h con los Twin Wasp.

Varias plantas de poder se utilizaron, aunque todas tenían las mismas características básicas, 14 cilindros radiales en doble estrella de 1.200 HP de potencia al despegue y 650 hp en vuelo. El prototipo utilizó los R-1830-S1-C3G y los aviones de la primera serie hicieron lo propio con ejemplares R-1830-43 Y -65. Los motores del prototipo se tomaron del stock que se mantenía para los Douglas DC-3 y C-47 de la Fuerza Aérea Argentina, los demás motores para los aviones de serie se adquirieron de los excedentes que mantenía la fuerza aérea del ejército norteamericano (USAAF), en España y África del Norte, los que se mantenían para reparar los B-24 Liberators, a su valor de chatarra o sea precio por kilo. Las 400 hélices que se adquirieron para los Calquín eran modelo Hamilton Standard Hydromatic 23-E-50, metálicas de paso variable, modificándose (afinadas) en los talleres del Instituto Aerotécnico, para disminuir su paso.

El primer prototipo desarrollado en sólo 14 meses, realizó su primer vuelo el 5 de Junio de 1946, tripulado por el capitán Osvaldo M. Róvere y Juan Ignacio San Martín, este avión se accidentó (motivando su baja) el 8 de Octubre de 1946, sin víctimas que lamentar, a pesar de esto se autorizó la fabricación de una primera serie de 10 aviones y luego los 90 restantes.

Agregar como detalle de interés para los modelistas, es que todos los aviones utilizaron el mismo esquema mimético, "verde oliva oscurecido con negro" con vientre celeste, que era el mismo adoptado por el grueso de los aviones de combate de la aviación militar en ese periodo, aplicado con terminación semimate, el esquema se interrumpía por por 2 escarapelas en la parte posterior del fuselaje (2) y bajo el ala izquierda, una bandera a cada lado de la parte móvil de la deriva, y siete ejemplares de la matrícula, a cada lado de la nariz, deriva y borde de ataque del ala, estos en blanco, y bajo el ala derecha en negro, todos los aviones basados en Mendoza recibieron durante 1950 el emblema del A-1 (conocido como "Gatito Pinchado") en el lateral izquierdo del cockpit, y al menos una docena de ellos llevaron los nombres de sus tripulaciones durante los despliegues operativos. El prototipo lució un inusual moteado a dos tonos de verde, con celeste en la parte inferior, sólo con las cucardas y sin matrícula visible.

Como epílogo, se puede citar el hecho lamentable de que sin dejar ejemplares al menos para un museo, ni hablar de en condiciones de vuelo, en Abril de 1958 una directiva de la superioridad dispuso la baja de todos los aparatos basados en Mendoza. A los últimos aparatos se les retiraron los motores, armamento, instrumental y equipamiento y "en palabras de autores extranjeros, arrojados a una gigantesca pira funeraria", sobreviviendo el aparato A.-72 reasignado a la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea (ESFA) en Córdoba donde sirvió como material didáctico hasta 1963, fecha en que el Museo Nacional de Aeronáutica comenzó a gestionar su entrega de este ejemplar único.

Restaurado por los alumnos del ESFA, el avión estaba a punto de ser transferido a Buenos Aires cuando se dio la orden (de esas que jamás se sabrá de donde salió, ya que nadie tiene el coraje para admitirlo) determinó que se lo izara con una grúa para que cinco soldados provistos de hachas lo redujeran a un cerro de madera, astillas y aserrín. Triste final para el que fue el primer bombardero bimotor construido en Latinoamérica, del que la desaprensión y la falta de preservación de nuestro patrimonio, ni siquiera nos ha dejado uno para que podamos apreciarlo en un museo.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL I.AÉ.-24 CALQUÍN

Envergadura 16,30 m

Longitud 12,00 m

Altura 3,40 m

Superficie alar 38,00 m²

Carga alar 189 kg/m²

Peso vacío 5.340 kg

Peso cargado: 7,200 kg (15,87 libras)

Peso máximo al despegue: 8.164 kg

Carga útil 1.860 kg
Peso total 7.200 kg
Velocidad máxima 440 km/h
Velocidad de crucero 380 km/h
Autonomía 3 hs
Techo de servicio 10.000 m
Alcance normal 1.140 km
Motor 2 P&W R-1830-43 ó R-1830-65 de 650 HP
Armamento 4 cañones de 20 mm ó 4 ametralladoras de 12,70 mm, hasta 750 kg de bombas y 12 Cohetes de 75mm
Tipo de Avión: Ataque y bombardeo ligero
Fabricante: Fábrica Militar de Aviones
Primer vuelo: 5 de junio de 1946
Introducido: 1950
Retirado: 1958
Usuario: Fuerza Aérea Argentina
Producción: 100 unidades
Tripulación: 2: piloto y navegante / bombardero
[Trepada](#): 750 m/min



Motor Pratt and Whitney R1830 utilizado en el *Calquín*.





FUENTE

www.war2hobby.cl

BIBLIOGRAFÍA

Baldini, Atilio; Bonetti, Sergio. *I.Aé.- 24 CALQUIN*, Buenos Aires, 2007. ISBN 978-987-20557-1-4.
Revista Pista 18, N° 6 1997, "El Mosquito que quiso ser Águila" Carlos Ay.
Las Alas de Perón, Ricardo Burzaco.