



Los Avro Lincoln en la Argentina

[Foro](#) | [Contactenos](#) | [Galería](#) | [Lo Nuevo](#) | [IPMS](#) | [Actividades](#) | [Links](#) | [Revista Modelismo del Sur](#)

Nota y dibujos: Juan José Martin

Reseña Histórica

La historia de los Avro durante la Segunda Guerra Mundial comenzó con la construcción del bombardero "Manchester", aunque su vida en servicio fue corta debido a que no cumplía con las expectativas puestas en él, sin embargo, sirvió como plataforma para el famosísimo "Lancaster", que posteriormente fue el sostén del Comando de Bombarderos hasta 1945. Las experiencias obtenidas en combate forzaron la decisión de mejorar el Lancaster, por lo que de las mesas de diseño de la Avro nació el modelo 694 "Lincoln". El prototipo, denominado en un principio "Lancaster IV", voló por primera vez el 9 de junio de 1944. La producción de Lincoln se acrecentó rápidamente, pasando de 66 por mes, en marzo del '45, hasta 123 en mayo, y llegando a 200 en agosto del mismo año. Aunque no llegaron a ser probados en combate durante la Segunda Guerra Mundial, la oportunidad se presentó a partir de enero de 1947, cuando se iniciaron movimientos terroristas en Malasia y Singapur, donde fue empleado desde ese año hasta 1950. El Lincoln no sólo fue operado en misiones de combate, sino que también se lo utilizó como una excelente plataforma para diversos desarrollos, en especial de motores; así pues sirvió para testear desarrollos del Rolls Royce Derwent, Avon, de los Bristol Phoebus, Theseus y Proteus y del Armstrong-Siddeley Python, entre muchos otros proyectos de importancia. El total de Lincoln producidos fue de 624 unidades, de las cuales 532 habían pertenecido a la RAF y el resto fue fabricada terminada la guerra para suplir los pedidos de fuerzas aéreas extranjeras: dieciocho Mk-I para Argentina, un Mk-XV para Canadá y cincuenta y cuatro Mk-30 y diecinueve Mk-31 para Australia. Del total fabricado, sólo cuatro unidades completas se conservan actualmente en el mundo: dos en Argentina, dos en Inglaterra y la sección delantera de un aparato australiano.



Lincoln sobreviviente en el museo de Aeroparque, ciudad de Buenos Aires.

En la Argentina

Hacia fines de la década del '40 se había hecho evidente la necesidad de renovar el ya obsoleto material en servicio en las Fuerzas Armadas y en especial el de la Aeronáutica Militar, que poseía materiales anticuados o de fabricación nacional, manufacturados en madera por la escasez de materiales estratégicos. Muchos factores importantes influyeron en la elección y las posibilidades de adquisición del mismo. Durante la Segunda Guerra Mundial, la neutralidad argentina sirvió a los fines de

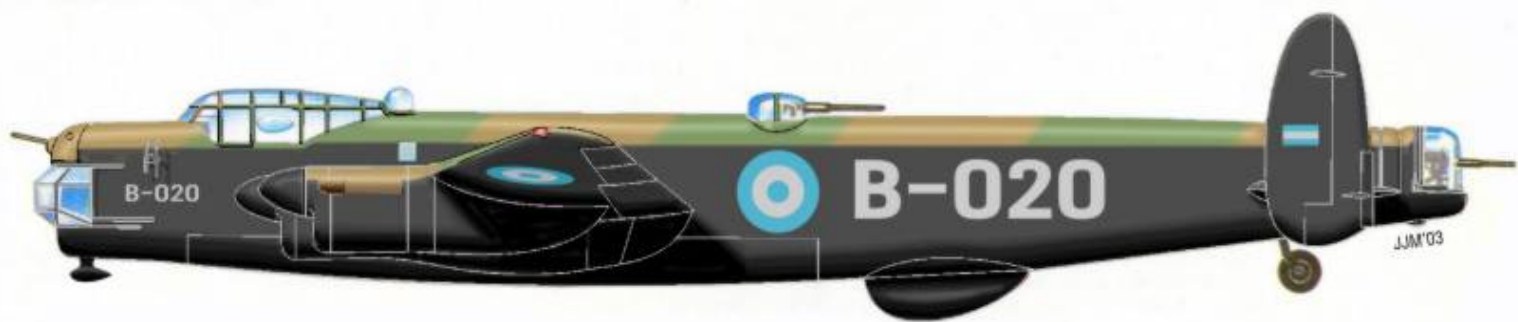
Inglaterra, beneficiada con los alimentos y materiales de primera necesidad que llegaban desde aquí. A partir del 4 de enero de 1945, la Fuerza Aérea experimentó un cambio fundamental en su estructura. En esta fecha, al crearse la Secretaría de Aeronáutica, la Aviación Militar Argentina pasó del ámbito del Ejército al de una institución constituida prácticamente como un ministerio del aire. Esta reestructuración de todos los medios aéreos de la Argentina, a excepción de la Aviación Naval, se produjo al quedar de manifiesto la importancia de la aviación como elemento fundamental para el logro del éxito en las operaciones de guerra evidenciadas en el gran conflicto que se estaba librando. Finalizado el conflicto, Inglaterra ofreció pagar la deuda contraída con la condición de que las divisas fuesen utilizadas dentro de su territorio; gracias a esto, la Argentina logró una importante suspensión del embargo hacia principios de 1947, cuando Gran Bretaña comunicó a los Estados Unidos su intención de tratar al país sudamericano de la misma manera que a los demás países de América Latina. Este anuncio coincidió con las negociaciones que se llevaban a cabo entre ambas naciones sobre la venta de los ferrocarriles, situación más que conveniente para que Gran Bretaña pudiera materializar los dos negocios: trenes y armas. Superados mayormente los inconvenientes políticos, la Argentina prosiguió con las negociaciones, las que se habían estancado desde principios de 1946. A pesar de las objeciones de los Estados Unidos, el gobierno británico aprobó todos los contratos contraídos con los fabricantes de armamento, que ascendían a una suma cercana a los 20 millones de libras esterlinas. En 1947, un grupo de representantes argentinos visitó Binbrook en busca de información y asesoramiento sobre las aeronaves que se hallaban en servicio en ese momento en la RAF; aunque el interés argentino en el Lincoln no era nuevo, la visita a este establecimiento fue fundamental, decidiéndose inmediatamente la compra de treinta bombarderos del modelo B Mk-I. De la totalidad de 45 bombarderos adquiridos, los 15 "Lancaster" (matriculados B-031 a B-045 en la Fuerza Aérea Argentina) habían prestado servicio en la RAF, mientras los 12 primeros "Lincoln" (matriculados B--001 a B-012), aunque con identificación de la RAF, nunca prestaron servicio en la misma. En junio de 1947, el pedido de la Fuerza Aérea Argentina era ya un hecho, por lo que Avro comenzó con el alistamiento de los aviones requeridos. En principio se removieron algunos equipos especiales utilizados por la RAF, radares H2S, Rebecca y Gee, es decir, fueron llevados al estándar Mk-I, con su armamento completo; sin embargo se tuvieron que solucionar algunos problemas surgidos del largo período de inactividad. Gran parte del armamento tuvo que ser completado ya que en gran medida habían sido canibalizados, además debieron ser reemplazadas las ruedas, que se habían ovalado durante el período de estacionamiento de casi dos años. Otro tema por resolver fue la poca experiencia de los pilotos argentinos en aviones de cuatro motores, por lo que a las primeras doce máquinas se las proveyó de mandos duales; también se optó por cambiar los motores Rolls Royce (RR) Merlin 68-A por otros que estaban siendo desarrollados en ese momento, así pues el B-005 sirvió como banco de pruebas de los modernos RR Merlin 621-15, concebidos para grandes aeronaves de transporte y luego adoptados en todos los Lincoln argentinos. Antes de la entrega a la FAA, algunos técnicos integrantes de la Avro viajaron a la Argentina para colaborar y entrenar al personal argentino en las tareas de operación en tierra y en algunos escalones primordiales de mantenimiento. El primer Lincoln en llegar al país fue el B-001 en setiembre de 1947, realizando vuelos sobre la Capital Federal y en particular sobre la Casa de Gobierno en Plaza de Mayo; una vez finalizados estos primeros vuelos de demostración, la máquina fue transportada en exposición a la Avenida 9 de Julio, en donde se exhibió como la atracción principal. La tarea de desarme no fue fácil, ya que el personal asignado para realizado no tenía la experiencia para llevado a cabo con la idoneidad necesaria; este tipo de trabajos nunca se había realizado en la Argentina, lo que repercutiría luego en la operatividad de esta aeronave. Sin embargo, tras un viaje de más de un día por tierra (se tuvieron que desmontar barreras ferroviarias, puentes, tendidos eléctricos, etc), el Lincoln arribó finalmente al centro de Buenos Aires. El resto de los bombarderos fueron llegando paulatinamente, tripulados por personal con amplia experiencia en volar aviones Lancastrian (Lancaster modificado) para líneas aéreas británicas, arribando el último avión en noviembre de 1948.



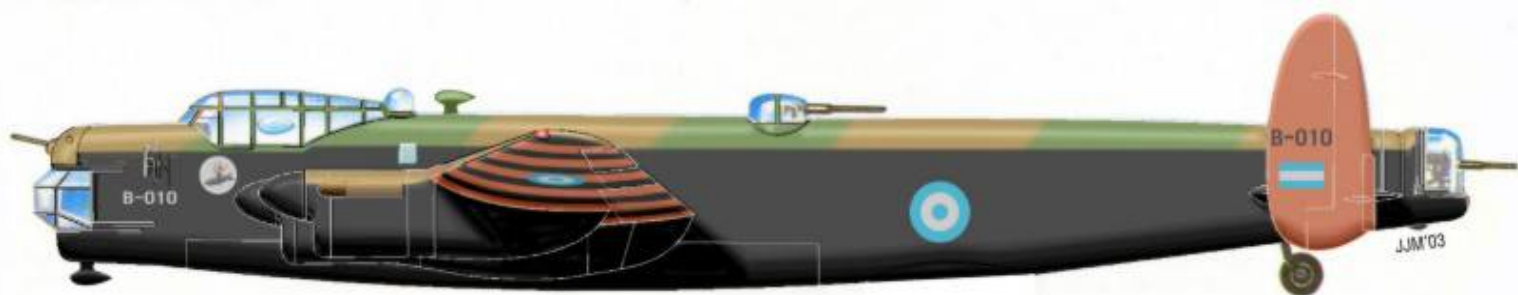
El primer Lincoln arribado al país es exhibido en la avenida 9 de Julio, Buenos Aires, en 1947.

En servicio

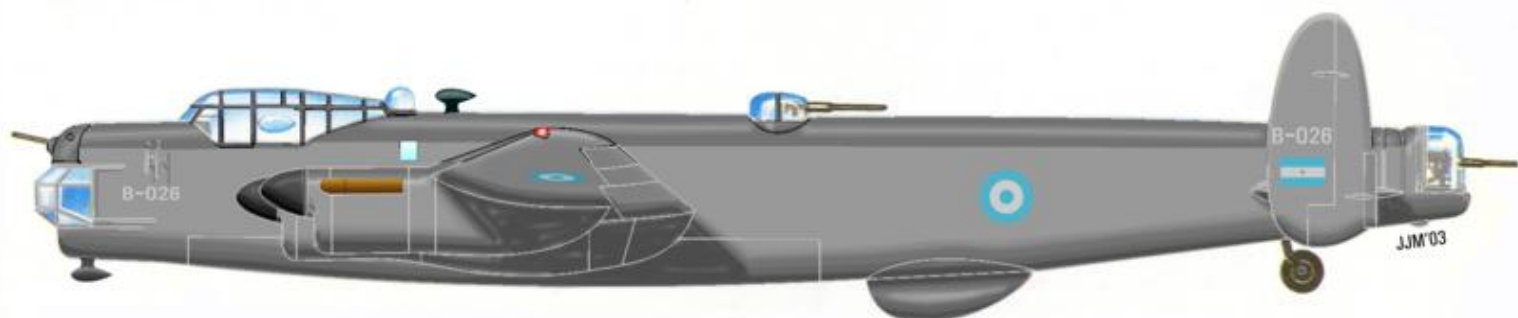
Entre otros inconvenientes, estos aparatos debían utilizar un combustible, para esa época, especial e importado, la nafta de aviación 100/130. Era evidente la necesidad de producir este combustible en el país, por lo cual la Dirección General de Fabricaciones Militares (DGFM) en colaboración con YPF, se abocaron a la fabricación del mismo, lo que demandó un esfuerzo de singular magnitud. La V Brigada Aérea, con su dotación de aviones, intervino en innumerables operativos, algunos de los cuales se realizaron en combinación con otra unidades de la Fuerza Aérea. A partir de 1952 se comenzó con la realización de ejercitaciones realistas, al participar las aeronaves de bombardeo junto a los interceptores Gloster Meteor, tal es el caso de uno realizado en Tandil en 1952, en el que se emplearon los Avro Lincoln como fuerza de bombardeo y Gloster Meteor y Fiat G-55 como fuerza interceptora. La intención de este operativo fue llevar un ataque coordinado a la ciudad de Buenos Aires para comprobar la defensa aérea. Otro de los operativos importantes fue uno llevado a cabo en 1953 en el Dique San Roque, provincia de Córdoba. El mismo fue totalmente innovador, ya que se practicaron las tácticas de los famosos Dam Busters o "rompediques" de la RAF. Para llevarse a cabo debieron tomarse medidas especiales, entre ellas el reemplazo de la mira estándar por una especialmente diseñada; aunque esto quedó sólo como un proyecto, abrió el panorama para introducir novedosas posibilidades ofensivas en el futuro. La participación de los Lincoln se había hecho muy frecuente, en especial en operativos sorpresa sobre otras bases. Uno de los ejercicios más importantes fue el denominado "Soberanía", consistente en el primer vuelo en escuadrilla al Litoral Marítimo Sur. Participaron doce Gloster Meteor, dos C-47, un Dove y tres Lincoln, y la intención fue evaluar la posibilidad de operar con reactores desde bases australes. En enero de 1960, un buque patrullero de la Marina detectó un submarino no identificado; a efectos de localizarlo y posteriormente neutralizarlo fueron comisionados dos Lincoln, los que luego de varios ataques lograron impactarlo, aparentemente sin graves consecuencias para el furtivo incursor. Gracias a su tremendo poder de fuego, los Lincoln se convirtieron en preciados elementos para reprimir en los intentos revolucionarios ocurridos en el país desde 1951 hasta 1962.



El B-020 luce el esquema de pintura y marcas más común utilizado por los Lincoln en el país.

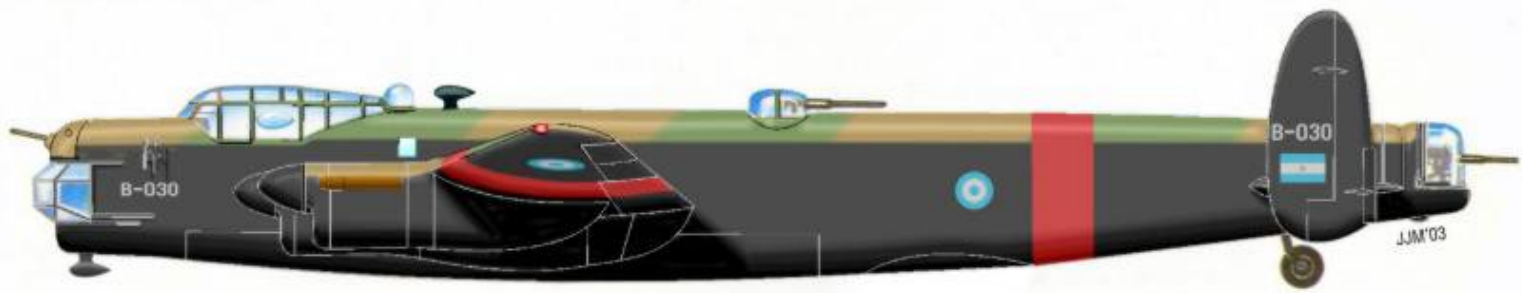


El Lincoln B-010 con los planos rayados de naranja y la cola pintada del mismo color por el operativo Tritón I, realizado en Mar del Plata. Se puede observar el escudo en el morro.



El B-026 en Villa Reynolds, San Luis, en 1967, con un esquema de pintura poco común aplicado a estos aviones.

Lamentablemente no se tiene constancia de la exactitud de los colores.



Este Lincoln luce las bandas "rebeldes" luego de aterrizar en Pajas Blancas, Córdoba, durante la "Revolución Libertadora", que derrocó a Perón en 1955.



El Lincoln B-022, adaptado para vuelos de larga distancia y como avión tanque, asignado como avión de apoyo para los Sabre F-86 y posteriormente a la Fuerza de Tareas Antárticas con el esquema de pintura que se muestra.

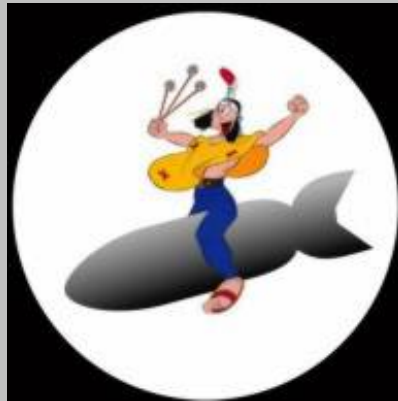
El "Cruz del Sur"

De los 12 Lincoln iniciales, originalmente de la RAF, uno quedó en Inglaterra para ser modificado bastante drásticamente. Este avión, luego de ser comprado por la Fuerza Aérea Argentina, como todos los restantes a través del representante de Avro en el país, se decide transformarlo en un transporte de largo alcance y entrenador de navegación, considerando ya el uso a que sería destinado como medio de apoyo a la política antártica en desarrollo en ese entonces. Las modificaciones introducidas fueron llevadas a cabo por Avro en Inglaterra, y consistieron en colocarle nariz y cono de cola de Lancastrian, eliminándose todo el armamento, y la instalación de una cúpula de navegación celestial en el lugar de la torreta dorsal eliminada. La capacidad de combustible se incrementó, llevándola de los originales 3.580 galones a 4.615 galones, mediante el agregado de un tanque en la nariz y de tres tanques de combustible más en el compartimiento de bombas. Además, se lo equipó con los mejores instrumentos de navegación de la época y con asientos adicionales para transportar hasta 12 pasajeros. El avión así transformado ha sido denominado por la mayoría de los autores como modelo Avro 695 "Lincolnian", pero en realidad esto no es exacto, ya que los Lincolnian fueron modificaciones efectuadas a los Lincoln para transformarlos en cargueros. Este avión siguió siendo un Avro 694 Lincoln, equivalente a una modificación similar realizada en un avión de la RAF, y que se denominó "Aries 11". La matrícula inicialmente asignada por nuestra Fuerza Aérea a este avión era B-003. Luego de las modificaciones hechas por Avro, realizó su primer vuelo en Inglaterra en julio de 1948, efectuándose el vuelo de traslado recién a fines de febrero de 1949, llegando a Morón en marzo. Por unos pocos meses es volado con su matrícula militar, hasta que por fin el 8 de febrero de 1950 es matriculado como civil en el Registro Nacional de Aeronaves, a nombre del Ministerio de Aeronáutica, recibiendo el indicativo LV-ZEI y poco después el nombre de "Cruz del Sur". A partir de ese momento la vida de este avión pasó a ser bastante agitada, pues intervino en varias campañas antárticas, por cuenta del Ministerio y luego como integrante de la FATA (Fuerza Aérea de Tareas Antárticas), realizando también algunos vuelos internacionales interesantes. Sin embargo, pese a su matrícula civil, siempre voló tripulado por personal de la Fuerza Aérea.



El Lincoln "Cruz del Sur" matrícula LV-ZEI, asignado a la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas (FATA).

La vida operativa de estos bombarderos ingleses duró casi veinte años, desde 1948 hasta 1967, cuando el último "Lincoln" fue retirado de servicio. Estas nobles máquinas fueron reemplazadas en la V Brigada Aérea por los A-4B "Skyhawk", pero en su función específica recién por los Canberra, a principios de los '70.



Escudo presente en el morro de algunos Lincoln, que muestra al personaje de historietas argentino "Patoruzú" montando una bomba.

AVRO 694 LINCOLN B MK-II (standard RAF)

Motores: 4 "Rolls Royce Merlin 68 A" de 1750 HP cada uno.

Envergadura: 36,60 mts.

Largo: 26,12 mts.

Superficie alar: 132 m2.

Peso vacío: 18.800 kgs.

Peso máximo: 32.250 kgs.

Velocidad máxima: 500 km/h.

Velocidad de crucero: 344 km/h a 6.000 mts.

Techo de servicio: 9.300 mts.

Alcance máximo: 4.700 km.



Cockpit de uno de los Lincoln argentinos.

Bibliografía:

Revista "Aerodeportes".

Revista "Aeroespacio".

Serie Aeronaves N°2, "Lincoln", José y Oscar Rodríguez.

"Enciclopedia de la aviación", Editorial Delta.

[Foro](#) | [Contactenos](#) | [Galería](#) | [Lo Nuevo](#) | [IPMS](#) | [Actividades](#)
[Links](#) | [Revista Modelismo del Sur](#)