

Archivo Nacional de la Memoria

Informe preliminar sobre el avión Short Skyvan SC-7 serie SH 1888, ex PA-51 de la Prefectura Naval Argentina

Autoridades

Presidente de la Nación

Alberto Fernández

Vicepresidenta de la Nación

Cristina Fernández de Kirchner

Ministro de Justicia y Derechos Humanos

Martín Soria

Secretario de Derechos Humanos

Horacio Pietragalla Corti

Archivo Nacional de la Memoria

Marcelo Castillo

Dirección Nacional de Gestión de Fondos Documentales

Andrea Copani

Informe preliminar sobre el avión Short Skyvan SC-7 serie SH 1888, ex PA-51 de la Prefectura Naval Argentina

Coordinación de la investigación

Marcelo Castillo
Presidente del ANM

Rodrigo González Tizón
Coordinador de Investigaciones Históricas - ANM

Autor del informe

Leandro Porcellini
Integrante de la Coordinación de Investigaciones Históricas - ANM

Diseño y diagramación

Darío Addesi

Imagen de tapa

Darío Addesi

Informe preliminar sobre el avión Short Skyvan SC-7 serie SH 1888, ex PA-51 de la Prefectura Naval Argentina.

El presente informe fue redactado en el mes de febrero de 2023 a partir de la solicitud realizada por la Presidencia del Archivo Nacional de la Memoria (ANM) de localizar y contextualizar la documentación significativa, obrante en los fondos y colecciones del ANM, referida a la mencionada aeronave de la Prefectura empleada en los vuelos de la muerte. También se ha incorporado información proveniente de investigaciones periodísticas y causas judiciales. Asimismo, durante el relevamiento pudieron ser encontrados los manuales del avión, confeccionados por su fabricantes. En caso de surgir nuevos hallazgos, se integrarán oportunamente al informe.

En noviembre de 2017, como cierre de una investigación que duró al menos dos décadas y de la que participaron varios actores, el Tribunal Oral en lo Criminal y Correccional Federal N° 5 de la Capital Federal (TOF 5) consideró probado que el avión Short Skyvan SC-7, que perteneció a la Prefectura Naval Argentina (PNA) bajo la denominación PA-51, fue la aeronave utilizada por el terrorismo de estado para realizar el vuelo de la muerte en el que se asesinó y se buscó eliminar los cuerpos de las víctimas identificadas como el grupo de la Iglesia Santa Cruz, secuestradas entre el 8 y el 10 de diciembre de 1977 por miembros de la Escuela de Mecánica de la Armada (ESMA)¹. El fallo judicial se nutrió de diversos expedientes previos que recogieron las denuncias e investigaciones de organismos de derechos humanos, sobrevivientes de la dictadura, periodistas y de los trabajos realizados por el Equipo Argentino de Antropología Forense (EAAF). La documentación recopilada permitió ubicar a la aeronave y a los oficiales de la PNA que lo tripularon como partes de los engranajes del segmento final del plan de desaparición y exterminio perpetrado durante la última dictadura cívico-militar desde el centro clandestino de detención de la ESMA.

¹ Las doce personas integrantes de las comisiones de familiares que se reunían en el templo católico para articular actividades de denuncia contra los crímenes de la dictadura fueron capturadas y desaparecidas por la Marina. Sus nombres eran Alice Domon, María Esther Ballestrino de Careaga; María Eugenia Ponce de Bianco; Ángela Auad; Patricia Cristina Oviedo; Raquel Bulit; José Julio Fondevilla; Eduardo Gabriel Horane; Remo Carlos Berardo; Horacio Aníbal Elbert; René Leonie Duquet y Azucena Villaflor de De Vicenti.

El hallazgo de los aviones y su documentación. Irregularidades y participación en vuelos de la muerte.

En 1995, fue publicado el libro *El vuelo*, de Horacio Verbitsky, conteniendo la confesión del oficial naval retirado Adolfo Scilingo². En su declaración admitió haber estado destinado en la ESMA, su participación en los vuelos de la muerte e indicó los modelos de las aeronaves empleadas en el traslado y exterminio de prisioneros, los aviones Electra Lockheed L 188 de la Armada Argentina (ARA) y los Short Skyvan SC-7 de Prefectura. La información constituyó un punto de partida para los investigadores que emprendieron la búsqueda de las naves y los pilotos, del tramo menos conocido del dispositivo represivo impuesto por las Fuerzas Armadas en la última dictadura. En el año 2009, a partir de una investigación del programa televisivo *Telenoche investiga*³, desarrollada en simultáneo y en contacto con el trabajo de los periodistas Miriam Lewin y Giancarlo Ceraudo, fue posible hallar uno de los aviones Skyvan que todavía estaba en uso en Fort Lauderdale, en el estado de Florida, Estados Unidos⁴. Originalmente, la PNA contaba con cinco unidades de la aeronave Skyvan que habían sido compradas en 1971, pero durante la guerra de Malvinas dos de ellas quedaron inutilizables. Los tres aparatos restantes, identificados como PA-51, PA-52 y PA-53, permanecieron en la flota de la fuerza de seguridad hasta agosto de 1994, cuando fueron vendidos por el estado argentino a la compañía CAE Aviation de Luxemburgo. En 2003, el ex PA-51 fue nuevamente vendido a la compañía GB Airlink, establecida en Fort Lauderdale⁵. Hasta Florida llegaron los investigadores argentinos que lograron establecer contacto con el propietario del avión y accedieron a tomar imágenes de las planillas de vuelo del mismo⁶. Ese tipo de registros acompaña a las aeronaves desde que entran en servicio hasta que son enviadas a desguace. La obtención de la información perteneciente al período 1976-1978, referida a los horarios de los vuelos, sus características, sus tripulaciones, las ubicaciones de partida y de llegada y el estado de la nave fueron materia clave de las nuevas investigaciones. Al mismo tiempo, en el marco de la causa que investigaba los crímenes de

² Horacio Verbitsky, *El vuelo*. Buenos Aires, Planeta, 1995.

³ La investigación periodística del programa de televisión fue realizada por Rodrigo Alegre, Miriam Lewin, Cynthia Ottaviano y Bruno Vain.

⁴ Miriam Lewin, *Skyvan, Aviones, pilotos y archivos secretos Una periodista desaparecida. Un fotógrafo italiano. Una investigación que desnuda la trama macabra de los vuelos de la muerte*. Buenos Aires, Sudamericana, 2017.

⁵ Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina. Dirección General de Asuntos Jurídicos. *Carpeta N° 3807/03*. Documentación remitida por el Departamento de Justicia de Estados Unidos de América con archivos de navegabilidad y de inscripción referidos al avión Short Skyvan SC-7 N° de serie SH 1888. Fecha, 18 de marzo de 2010.

⁶ En la actualidad, el avión es propiedad de una compañía que se llama Win Win Aviation que lo usa para hacer lanzamiento de paracaidistas y lo conserva estacionado en Arizona. Acaba de ser comprado nuevamente por el estado argentino como parte de las políticas de memoria, verdad y justicia. Luciana Bertoia, "Vuelos de la Muerte: cómo se gestó la repatriación del avión que es símbolo de los crímenes de la ESMA", *Página/12*, edición del 5 de febrero de 2023. <https://www.pagina12.com.ar/521239-vuelos-de-la-muerte-como-se-gesto-la-repatriacion-del-avion>

lesa humanidad cometidos dentro de la articulación represiva regional -el Plan Cóndor-, el Fiscal Federal Miguel Ángel Osorio requirió a la Prefectura Naval Argentina y la Armada Argentina las copias de los historiales de vuelos de sus escuadras de aviones y las planillas del personal que tripulaba y operaba en ellos durante la última dictadura. La Marina alegó que no tenía los documentos solicitados ya que habían sido destruidos por prescripción de una normativa vigente, pero la PNA remitió 2756 fojas con las planillas de vuelo de 1976, 1977 y 1978 de cuatro de las cinco aeronaves de su escuadra (PA-50; PA-51; PA -52; PA-54)⁷.

Como respuesta a un pedido de informe realizado por el propio fiscal Osorio, el 19 de noviembre de 2010, le fue remitido un detallado análisis de la documentación de la PNA confeccionado por la Unidad Fiscal de Coordinación y Seguimiento de las causas por violaciones a los derechos humanos cometidas durante el terrorismo de Estado⁸. Entre otros, la comisión investigadora se hallaba integrada por Carlos Somigliana del EAAF. Partiendo de la premisa de que la mayoría de los registros reflejaban la realización de servicios aéreos correspondientes al funcionamiento ordinario de la Prefectura, los investigadores buscaron rasgos anómalos en los documentos como medio para identificar posibles vuelos de la muerte. A tal efecto, ponderaron de distinta manera cuatro diferentes variables consignadas: duración, destino, finalidad del vuelo y nocturnidad (contemplada para aquellos viajes realizados entre las 18 horas y las 6 horas). Sobre la base de los dos primeros criterios se establecieron una cantidad de vuelos a analizar por considerarlos fuera de patrón, o extraños al conjunto reflejado en los registros y el análisis fue complementado con información proveniente de los campos destinados a la finalidad del vuelo y la nocturnidad de su realización. En el estudio se consideró que la información respecto a la duración y destino de los vuelos (así como la correspondiente a los nombres de los tripulantes, interesados en acreditar las horas de servicio) debía ser fidedigna porque podía ser contrastada con otra documentación. En particular respecto a la duración, establecido que la velocidad crucero de los aviones Short Skyvan es de alrededor de 300 km/h y que la distancia existente entre el Aeroparque Jorge Newbery y la costa del mar argentino es de unos 300 km se observaron aquellos vuelos que superaran las 2 horas y media de duración. Respecto al destino, se descartaron aquellos que tuvieran aterrizajes en ubicaciones distantes o escalas conectadas que justificaran las horas voladas. De la muestra quedaron unos pocos casos que constituían entre el 1 y el 2% del total registrado: 10 vuelos de 1976, 18 de 1977 y 16 de 1978. Además de observar que estos vuelos irregulares eran poco frecuentes, los investigadores constataron una ausencia de periodicidad en los mismos. Como hipótesis atribuyeron el hecho al posible carácter complementario de la flota de Skyvan de la PNA (su uso eventual) en el dispositivo de los vuelos de la muerte organizados por la Armada Argentina, como señaló Adolfo Scilingo en su libro *Por siempre nunca más*⁹.

⁷ Miriam Lewin, *Op. Cit.*

⁸ Unidad Fiscal de Coordinación y Seguimiento de las causas por violaciones a los Derechos Humanos cometidos durante el terrorismo de estado, *Informe presentado al fiscal federal Miguel Ángel Osorio el 19 de noviembre de 2010.*

⁹ Adolfo Alfredo Scilingo, *Por siempre nunca más.* Buenos Aires, Editorial Del Plata, s/f.

Al realizar el cruce del recorte de vuelos seleccionados en función de su duración y destino con los dos criterios complementarios, los investigadores notaron que los registros de viajes anómalos nocturnos reflejaban como finalidad la instrucción y la ausencia de pasajeros consignados¹⁰. Al mismo tiempo, observaron un vuelo particularmente sospechoso porque era el único que presentaba el siguiente propósito: “Navegación”. Se trataba del vuelo del PA-51 iniciado a las 21:30 horas del 14 de diciembre de 1977, con destino de despegue y aterrizaje en el Aeroparque metropolitano, finalizado a las 0:40 hs del día siguiente (Ver imagen aparte). Partiendo de la consideración de las apariciones de cuerpos en la costa atlántica argentina, el vínculo operativo de la PNA con la Armada y la proximidad del Aeroparque con el centro clandestino de detención de la ESMA, los investigadores examinaron las identificaciones de cuerpos de personas desaparecidas realizadas por la Cámara Federal de la Ciudad de Buenos Aires. En primer término, se presentó la evidencia de las cinco integrantes del grupo de la Iglesia Santa Cruz, cuyos cuerpos aparecieron en las costas bonaerenses entre el 20 y el 27 de diciembre de 1977. A fines de 2004, a través del registro de las huellas dactilares de Ángela Auad, el EAAF pudo realizar la primera identificación que dio lugar al posterior reconocimiento, a través de pruebas de ADN, de Léonie Duquet, Azucena Villaflor, María Eugenia Ponce y Esther Ballestrino. La información fue cotejada con documentos y testimonios. Los integrantes del grupo de la Santa Cruz fueron vistos en la ESMA al menos hasta el 14 de diciembre, día que en los marinos efectuaron un montaje con la tapa de un matutino y un cartel de la organización Montoneros para dar a entender que las monjas francesas habían sido secuestradas por esa agrupación. La premura con la que los marinos de la Escuela de Mecánica buscaron desentenderse de las consecuencias producidas por la resonancia pública del caso fue una información aportada por los sobrevivientes del centro clandestino de detención de la Armada. De allí se construyó la hipótesis que vinculaba al vuelo del PA-51 tripulado de Saint Georges, Arru y D’Agostino con el crimen del grupo de la Santa Cruz.

¹⁰ En el marco de la causa “ESMA unificada” con trámite ante el TOF 5 de la Capital Federal, declaró el ex ayudante de mecánico de la PNA Hugo Ramón Alfonso quien indicó que se hacían vuelos de instrucción o prueba en el Aeroparque Jorge Newbery, y que su duración no se prolongaba más allá de la hora u hora y media.

Division Avionon N° 1139

PLANILLA DE VUELO MATRICULA: PA-57

FRASE:	VUELO N°:	VUELO N°:	VUELO N°:
Compania:	ENT - NAVEGACION		
Escala:	AER. AER		
Origen:	OP. SAINT AUGUSTINE		
Destino:	OP. BENTON - AERNA		
Proceder:	AL FRENTE		

Atencion:	Atencion:	Atencion:	Atencion:
Atencion:	Atencion:	Atencion:	Atencion:
Atencion:	Atencion:	Atencion:	Atencion:

PASAJEROS				PASAJEROS				PASAJEROS				PASAJEROS			
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															

Firma: _____ FIRMA: _____ FIRMA: _____

17 MAY 2011

En una línea argumental similar confluyeron los conceptos desarrollados por Enrique Piñeyro, aviador civil, cineasta e investigador ante el juzgado federal que instruía la causa por los crímenes de lesa humanidad cometidos en la ESMA¹¹. En su presentación, el especialista señaló importantes irregularidades contenidas en los registros y, cotejándolos con otras fuentes de información, formuló enfáticamente la posibilidad de que varios de los asientos obrantes en las planillas de vuelo de la PNA correspondieran en realidad con vuelos de la muerte. El análisis de Piñeyro estuvo centrado en las omisiones de información relevante que deberían consignarse en las planillas de vuelo, en las anotaciones observadas que presentaban información incongruente y en un análisis de la relación de la velocidad de la aeronave y su autonomía de combustible que al compararlas indicaban el registro de vuelos sospechosos, realizados en los márgenes de los criterios mínimos de seguridad en la aeronavegación.

Respecto a las planillas que reflejan los historiales de aviones y motores, señaló que se trata de documentos públicos que pueden ser solicitados por la autoridad aeronáutica en cualquier oportunidad. Por eso, destacó la precariedad (en general, los formularios de la PNA están hechos a mano cuando deberían ser impresos) y el carácter incompleto (con casilleros vacíos e información faltante) de los registros analizados. Asimismo, indicó que aun cuando en una serie de casos los vuelos muestran una concordancia entre el destino indicado y el tiempo de viaje, en otros registros se consignan datos sospechosos. Piñeyro detalló aspectos técnicos y señaló un ejemplo. Como fue indicado, el Short Skyvan, según consta en sus manuales, opera a una velocidad crucero cercana a los 300 km/h. La distan-

⁹ Enrique Piñeyro, *Informe*, presentado ante el Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 12 de la Capital Federal en el marco del expediente N°14217/03 caratulado “Escuela Mecánica de la Armada s/ delito de acción pública”. Fojas 78440/78448.

cia desde el Aeroparque Jorge Newbery (en la ciudad de Buenos Aires) a la Base Aérea de Punta Indio es de 147 km. En condiciones normales, se trata de un vuelo que debería durar alrededor de 40 o 50 minutos. Sin embargo, las planillas reflejan registros de viajes entre ambos aeropuertos de duraciones superiores a las cuatro horas y media. A juicio de Piñeyro, un vuelo como el citado excedía el consumo del combustible previsto normalmente para la aeronave. Incluso, se hacía uso de la reserva de la misma. En los registros no se menciona ese consumo que debería ser indicado, y tampoco se consigna la carga de combustible extra. Señala el autor que la utilización de las reservas de energía contradecía las normas de seguridad de cualquier embarcación aeronáutica, lo que redundaba en casos especialmente sospechosos por tratarse de destinos cortos cuyos tiempos de vuelo se hallaban particularmente excedidos según lo señalado anteriormente¹².

El informe de Piñeyro también se detuvo en las irregularidades del mencionado vuelo realizado por el ex PA-51, a las 21.40 hs del 14 de diciembre de 1977. Además de la presencia de varios casilleros sin completar, el investigador señaló que existía una contradicción entre el propósito declarado del vuelo, indicado como “navegación” y los puntos de partida y de llegada consignados: Aeroparque en los dos casos. Según él, navegar implica desplazar el avión fuera del área de control del aeropuerto, razón por la cual debería haber sido indicado en el mismo renglón el punto más lejano al que llegó el mismo. En un sentido convergente, se expresó el comandante de Gendarmería Nacional, aviador militar, Mauricio López Speck, quien deponiendo ante el TOF N°5 en el marco de la Causa ESMA Unificada (también conocida como ESMA III) señaló que, si bien él no veía nada anormal en el vuelo registrado, se constataba que había información que no había sido incluida. Mencionó que un vuelo de navegación podía iniciar y finalizar en el mismo aeropuerto pero que sus registros debían consignar el punto más lejano alcanzado¹³.

Orgánica de la Prefectura Naval Argentina. La División de Aviación en el exterminio.

En el trámite de la mencionada causa a cargo del TOF 5, la fiscal Mercedes Soiza Reilly recurrió a documentos, informes y testimonios que le permitieran dar cuenta de los distintos actores y estructuras intervinientes en los vuelos de la muerte de los que fueron víctimas las personas secuestradas por los grupos operativos de la Escuela de Mecánica de la Armada. Partiendo de la premisa de que la ESMA, al igual que otras dependencias navales, no tenía a su cargo aeronaves buscó reconstruir el andamiaje y las dependencias que abastecieron de aviones, personal y recursos necesarios el plan de exterminio ejecutado desde el insti-

¹² Los testimonios de los mecánicos de los aviones Skyvan al igual que los manuales de la aeronave reflejan informaciones dispares respecto a la autonomía de la misma. Sobre este punto, más adelante se señalan consideraciones vinculadas a la relación existente entre peso cargado y rendimiento del combustible indicadas por el fabricante en sus libros técnicos.

¹³ Tribunal Oral en lo Criminal y Correccional Federal N° 5 de la Capital Federal, Fundamentos de Sentencia de la Causa “ESMA Unificada (causa 1242 y otras), publicados en Buenos Aires el 5 de marzo de 2018.

tuto de la Marina. De ese modo, pudo reconocer un circuito que partía de los mandos del Grupo de Tareas 3.3 quienes a través de los canales formales de comunicación de la ARA elevaban el requerimiento para realizar un “vuelo” al Comandante de Operaciones Navales (COOP), ubicado un escalón por debajo del Comandante de la Armada, encargado de la distribución de los recursos de la Marina en materia represiva. Además de las once fuerzas de tareas (de las cuales la ESMA integraba la N° 3) el vigente Plan de Capacidades de la Armada establecía que del COOP dependían tanto el Comando de Aviación Naval como la Prefectura. Las escuadras de aviones y helicópteros de la Aviación Naval estaban organizadas en tres fuerzas aeronavales que tenían distintos asientos: la Base Aeronaval de Punta Indio (Fuerza Aeronaval, FA 1), la Base Aeronaval Comandante Espora (FA 2) y la Base Aeronaval de Ezeiza (FA 3). Cada uno de estos comandos contaba con escuadras, escuadrillas, talleres, bases, personal (pilotos, mecánicos y asistentes) y en ocasiones también centros de adiestramiento. A partir de la prueba recolectada, concordante con el planteo de la Fiscalía, el TOF 5 pudo establecer que estos recursos dependientes del Comando de Aviación Naval (COAN) fueron las estructuras de las que se valió la Armada Argentina para llevar a cabo los vuelos de la muerte. Al mismo tiempo, comprobó que en la mecánica puesta en marcha el Comandante de Operaciones Navales no contó solamente con las dependencias de la aviación naval, también formaron parte de las operaciones los componentes de la División de Aviación de la Prefectura Naval Argentina (DAVI). Las órdenes del COOP ingresaban a Prefectura a través de sus mandos que luego las remitían a la DAVI.

Hacia 1976, la División de Aviación de la PNA (en 1979, pasó a conformarse como departamento) dependía interna y orgánicamente del Departamento de Operaciones de la Dirección de Prefecturas de Zona¹⁴. En su interior, la DAVI también tenía una Sección de Operaciones que organizaba el funcionamiento de las escuadras y remitía las órdenes seleccionando aparatos, pilotos y personal para los vuelos. Las formaciones dependientes de “Aviación” de la Prefectura durante la última dictadura cívico militar eran una escuadrilla compuesta por los ya mencionados cinco aviones Short Skyvan SC-7 (PA-50; PA-51; PA-52; PA-53 y PA-54), la escuadrilla de helicópteros Hughes (HUGHES 500-C) integrada por las unidades PA-30; PA-31; PA-32; PA-33; PA-34 y PA-35 que también prestó servicios en el período 1976-1983 y la escuadrilla de helicópteros Puma (PUMA SA-300 L) formada por los aparatos PA-11; PA-12 y PA-13, incorporados a la fuerza en 1980. A diferencia de los helicópteros que se hallaban en la base de la PNA de Puerto Nuevo, los aviones Skyvan eran alojados en un hangar del Aeroparque metropolitano. Un testigo de identidad reservada que declaró ante el fiscal Miguel Ángel Osorio en el marco del expediente 2510/08 señaló que:

“trabajó (...) en el aeroparque Jorge Newbery desde 1976 hasta 1994, en el hangar de Prefectura, el cual se encontraba, entre dos baldíos, uno de éstos se encontraba al lado del hangar del Banco Nación –siendo este custodiado por personal de bomberos de la PFA – y el otro, al lado de un taller asignado

¹⁴ Durante el período de la última dictadura cívico militar, el organigrama de la PNA fue reorganizado sin que se produjeran grandes modificaciones en la dependencia a la cual respondía la DAVI.

a Aerolíneas Argentinas en el que funcionaba lo que se conoce como servicio de rampa”¹⁵.

El hangar de la PNA tenía unos veinte metros de ancho, igual medida que la de las alas del Short Skyvan. Por ese motivo en su interior sólo se guardaban repuestos y asientos que se colocaban en las unidades cuando los vuelos incluían el transporte de pasajeros. Las reparaciones y mantenimiento de las naves eran realizados en la Base Aeronaval de Ezeiza¹⁶.

El testigo señalado anteriormente destacó que, en el hangar de Aeroparque, la PNA tenía un servicio de guardia al frente del cual se hallaban dos encargados y siete mecánicos. Respecto al circuito de información de los vuelos indicó que:

“que se anoticiaba a los mecánicos de las órdenes de vuelo, (...) que desde el Departamento de Aviación de la Prefectura Naval Argentina se comunicaba por radio a la guardia del hangar en Aeroparque que se iba a realizar un vuelo, consignando las características del mismo, como ser sanitario, carga o traslado de pasajeros, indicándose en este último caso la cantidad de pasajeros a los fines de saber cuántos asientos había que ubicar en la aeronave. Asimismo, se indicaba por radio qué mecánico era asignado para el vuelo en cuestión. Toda la información referida era asentada en el libro de guardia”¹⁷.

Por su parte, en la instrucción de la causa que investiga los crímenes de lesa humanidad cometidos en la ESMA, los testigos Daniel Aldo Moroni y Gabriel Horacio Lobato, quienes en aquella época fueron jefe de la torre de control y controlador aéreo del Aeroparque Jorge Newbery respectivamente, afirmaron la existencia de vuelos irregulares y aportaron elementos respecto a las alteraciones y huecos que aquellas anomalías aparejaban en la documentación y registros de vuelo. Moroni señaló que “todo el mundo hace un plan de vuelo, salvo ciertos casos en donde en esa época de dictadura se llamaban plan de vuelo Cirrus, que no sabíamos ni dónde iban, no se hacía plan de vuelo, era algo muy secreto, se llamaba Cirrus”¹⁸. A lo que agregó que esas circunstancias dejaban a los aviones muy desprotegidos porque al no aportar datos sobre su localización y destino desde la torre de control no le podían ofrecer servicio y asistencia alguna. Al mismo tiempo el declarante indicó que en aquella época era de conocimiento público entre los controladores aéreos que en los aviones de la Prefectura Naval Argentina se trasladaban detenidos.

El testigo de identidad reservada ya mencionado, ante preguntas de la fiscalía respecto a si tomó conocimiento de la existencia de vuelos en los que se arrojaran personas con vida al río o al mar, declaró que aquello era

¹⁵ Declaración de testigo de identidad reservada en el marco de la causa 2510/08 “Videla, Jorge Rafael y otros s/ privación ilegítima de la libertad, imposición de tormentos”, con trámite ante el Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 7 de la Capital Federal. Su testimonio fue incorporado a la causa N°14217/03 caratulada “Escuela Mecánica de la Armada s/ delito de acción pública” con trámite ante el Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 12 de la Capital Federal. Foja 78457.

¹⁶ Diego Martínez, “Las heladeras con alas”, *Página/12*, edición del 17 de abril de 2011. <https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-166433-2011-04-17.html>

¹⁷ Declaración de testigo de identidad reservada, *Ídem*, Foja 78458 vta.

¹⁸ Tribunal Oral en lo Criminal y Correccional Federal N° 5 de la Capital Federal, Op. Cit., página 10336.

“vox populi entre la gente de los talleres de rampa de Aerolíneas. Lo que sí se sabía es que había un grupo reducido de pilotos que tenía la sartén por el mango con el tema de los vuelos. En ese grupo estaban D’Agostino, Saint Georges [y otros]. También que esas actividades se realizaban durante la tarde, pasadas las 19 horas, después de retirarse la mayoría del personal”¹⁹.



ES COPIA FIEL DE SU ORIGINAL
QUE SE ENTREGÓ A LA VISTA.
BUENOS AIRES, 02 JUN 2011

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA
DIRECCION OPERATIVA
PAOLO ALBERTO ZINDEL
JEFE DE DIVISION DE AVIACION Y BUENOS AIRES

PREFECTURA NAVAL
BUENOS AIRES

Organigrama de la Dirección de Prefecturas de Zona, estructura de la que dependía en División de Aviación en los primeros años de la dictadura.

Short Skyvan SC-7. Ficha técnica y descripciones.

Los aviones Short Skyvan comenzaron a ser fabricados por la firma Short Brothers en Belfast, Irlanda del Norte, en 1962. Se trataba de aeronaves propulsadas por dos motores con

¹⁹ Declaración de testigo de identidad reservada, *Ídem*, Foja 78459. Una denuncia enviada al Ministro del Interior Antonio Troccoli en enero de 1984 firmada por la “Oficialidad joven y no corrupta de la Prefectura Naval Argentina” señalaba al Prefecto Hilario Ramón Fariña, como responsable de los vuelos de la muerte realizados desde los aviones Skyvan que la fuerza tenía en Aeroparque (Legajo Conadep 2038). Allí se vinculaba el accionar del prefecto, que se desempeñó como jefe de la Dirección de Aviación de la fuerza entre 1976 y 1977, con el asesinato de los prisioneros de la Escuela de Mecánica de la Armada. En abril de 2011, Diego Martínez, periodista de Página/12 logró entrevistar telefónicamente a Fariña, que pese a negar su participación en los crímenes denunciados, aportó algunos otros datos en sus respuestas. Diego Martínez, “No hice nada que no me haya autorizado la Prefectura”. *Página/12*, edición del 17 de abril de 2011. <https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-166433-2011-04-17.html>

turbohélice que por sus características eran consideradas multipropósito. El manual del avión señala entre sus funciones el transporte de pasajeros, carga, vehículos, tropas, traslado de paracaidistas, abastecimiento de suministros desde el aire, evacuación de heridos, uso sanitario, reconocimiento y extracción de fotografías, fumigación, relevamientos aéreos y estudios geológicos²⁰. La estructura de su bodega de 5 metros de largo por 2 metros de ancho y otros 2 metros de alto, sumada al portón en el fondo de la misma que se abría por completo, explicaban sus rasgos de vehículo de carga (que admitía la posibilidad de descarga en vuelo). Las medidas externas de la aeronave variaban marginalmente de un modelo a otro y en el caso del Short Skyvan SC-7 3M, aquel destinado al uso militar y coincidente con las unidades compradas por la PNA en 1971, se hallaban en el orden de los 19,80 metros de ancho, 12,20 metros de largo y 4,60 metros de alto²¹. La carga máxima de estas aeronaves se ubicaba entre los 1815 kg y los 2085 kg o el equivalente en pasajeros en un número que oscilaba entre las 15 y 20 personas. Su velocidad crucero, como se ha indicado, estaba estimada alrededor de 300 km/h, y la cantidad de personas y el peso de la carga transportada incidían notoriamente en la autonomía de la aeronave. La posibilidad de trasladar una mayor cantidad de combustible (para realizar viajes más largos) incidía también en el peso que el avión podía transportar. Por último, estos aviones de tipo STOL ofrecían la posibilidad de realizar despegues y aterrizajes en distancias cortas y superficies variadas.

La unidad que la PNA Argentina conservara bajo la denominación PA-51 fue construida en 1970, su modelo era Short Skyvan SC-7 3M Variant 400-7²² y su número de serie SH1888. En línea con la descripción ofrecida por la empresa fabricante de las mencionadas aeronaves, el mecánico Ernesto Victorino Valenzuela, que trabajó en ellas durante la última dictadura señaló los rasgos de las unidades y el uso que se le daba en la PNA:

“con un mínimo equipaje podía transportar 20 personas, que era una aeronave de propósitos generales, de transporte de pasajeros, búsqueda y emergencia²³ y que para realizar (...) el procedimiento de la línea de mar [se refiere al lanzamiento de paracaidistas y buzos tácticos]... el Skyvan tenía una puerta trasera, un portalón se llamaba, que se levantaba desde el piso hasta la parte superior del techo de la aeronave, que se accionaba (...) internamente, con una manivela o una palanca que se giraba en

²⁰ Short Brothers, *Skyvan pilot's notes. Technical Manual*. Belfast, Shorts, 1968.

²¹ Véase imagen al final del apartado.

²² Un boletín de servicio presentado en una revisión realizada en julio de 2000, estableció que el avión pasó a ser considerado modelo Serie 3A Variant 100 (luego 200). Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina. Dirección General de Asuntos Jurídicos. *Carpeta N° 3807/03*. Documentación remitida por el Departamento de Justicia de Estados Unidos de América con archivos de navegabilidad y de inscripción referidos al avión Short Skyvan SC-7 N° de serie SH 1888. Fecha 18 de marzo de 2010.

²³ El testigo Hugo Ramón Alfonso, quien ya fue citado, señaló que los Skyvan se utilizaban “para hacer los relevos de personal a la Isla Martín García los días 5 y 20 de cada mes para traslado de personal para fines sanitarios, para vuelos de búsqueda y patrullaje y para vuelos de comisión en los que se trasladaba al Director Zonal o DIZO a las distintas sedes zonales de la Prefectura”. Tribunal Oral en lo Criminal y Correccional Federal N° 5 de la Capital Federal, *Op. Cit.*, página 10373.

forma de cables y entonces hacía que se produzca el ascenso de la plataforma o la puerta”²⁴.

Mencionó que una cortina separaba la cabina del resto de la tripulación y describió la operación para el salto de paracaidistas desde el avión indicando que:

(...) “una operación en cuanto al lanzamiento de una línea de mar o hacer operaciones de lanzamiento de paracaidista, se tiene [el mecánico] un arnés de seguridad, el cual es hombro, piernas y centro y tomado de la parte de atrás con un cabo al piso o a un lugar bien anclado para que no pueda salir despedido... La única forma en que se abra la puerta es cuando se hace lanzamiento de paracaidista o hacer el lanzamiento de la línea de mar...y se tiene que reducir la velocidad, tiene una velocidad mínima en vuelo y así producir el lanzamiento.

(...) “Nunca se ha producido llevar a los paracaidistas saliendo de Aeroparque... las veces que fuimos, fuimos a Mar del Plata o al aeropuerto donde están concentradas las personas que iban a realizar tareas de paracaidismo”²⁵.

El comandante de Gendarmería Nacional Mauricio López Speck, al declarar en el juicio por la Causa ESMA unificada, ante preguntas de la fiscalía, explicó cómo funcionaba el sistema de apertura del portalón trasero en vuelo:

(...) “para que las puertas pudieran abrirse, la aeronave tenía que estar volando a una determinada velocidad, pues de lo contrario se puede ocasionar un daño estructural y hasta un accidente. [No supo responder a qué velocidad podían abrirse las puertas]. Luego dijo que para que se abran, el operador de rampa debe avisarle al piloto para que descienda la velocidad. Indicó que militarmente se utilizan mucho las señales manuales; cuando el piloto da luz verde se puede abrir la puerta, sino no”²⁶.

A partir de la compra realizada en el año 2023 por el Estado argentino pudo conocerse que el sistema de apertura del portón trasero fue modificado, siendo removida la palanca giratoria. Al iniciarse el proceso de adquisición, el mecanismo de apertura se realizaba a través de un comando remoto²⁷.

²⁴ Tribunal Oral en lo Criminal y Correccional Federal N° 5 de la Capital Federal, *Op. Cit.*, página 10375.

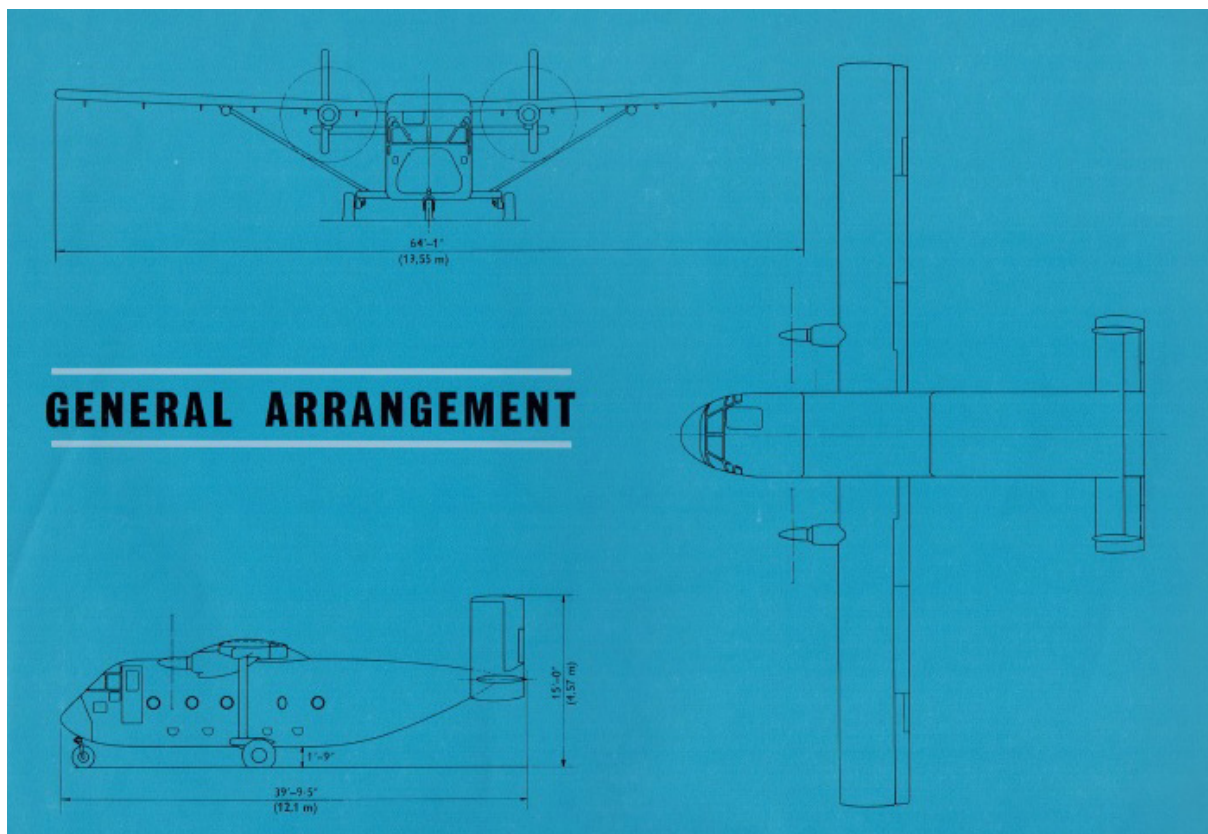
²⁵ Tribunal Oral en lo Criminal y Correccional Federal N° 5 de la Capital Federal, *Op. Cit.*, página 10376.

²⁶ Tribunal Oral en lo Criminal y Correccional Federal N° 5 de la Capital Federal, *Op. Cit.*, página 10367.

²⁷ Milton Del Moral, “Las huellas del avión que se usó en los ‘vuelos de la muerte’, desde donde arrojaron a tres Madres de Plaza de Mayo”, Infobae, edición del 10 de febrero de 2023. <https://www.infobae.com/sociedad/2023/02/10/las-huellas-del-avion-que-se-uso-en-los-vuelos-de-la-muerte-desde-donde-arrojaron-a-tres-madres-de-plaza-de-mayo/>



Fotografía: Giancarlo Ceraudo.



GENERAL ARRANGEMENT

CASUALTY EVACUATION

The aircraft carries up to 12 stretcher cases with an attendant. The 6 ft. 6 in. headroom over the whole floor area simplifies the work of medical staff.

TROOP TRANSPORT

The aircraft can carry 18 fully equipped troops in rear facing seats.

TROOPS/EQUIPMENT

In the military mixed load arrangement the aircraft can carry nine troops at the rear with a substantial freight load at the front.

VEHICLE TRANSPORT

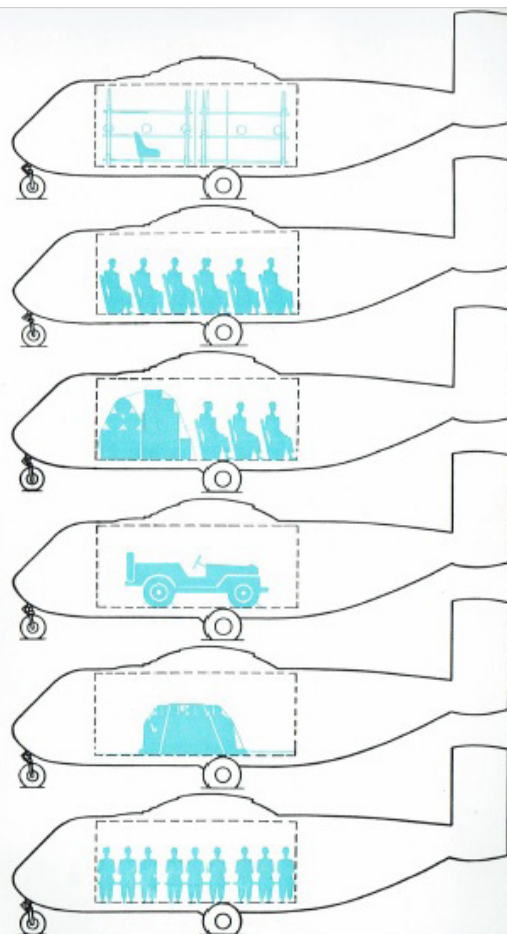
With spreader plates, vehicles weighing up to 4,000 lb. (1815 kg.) can be carried. Lashing can be effected from outside the aircraft after loading.

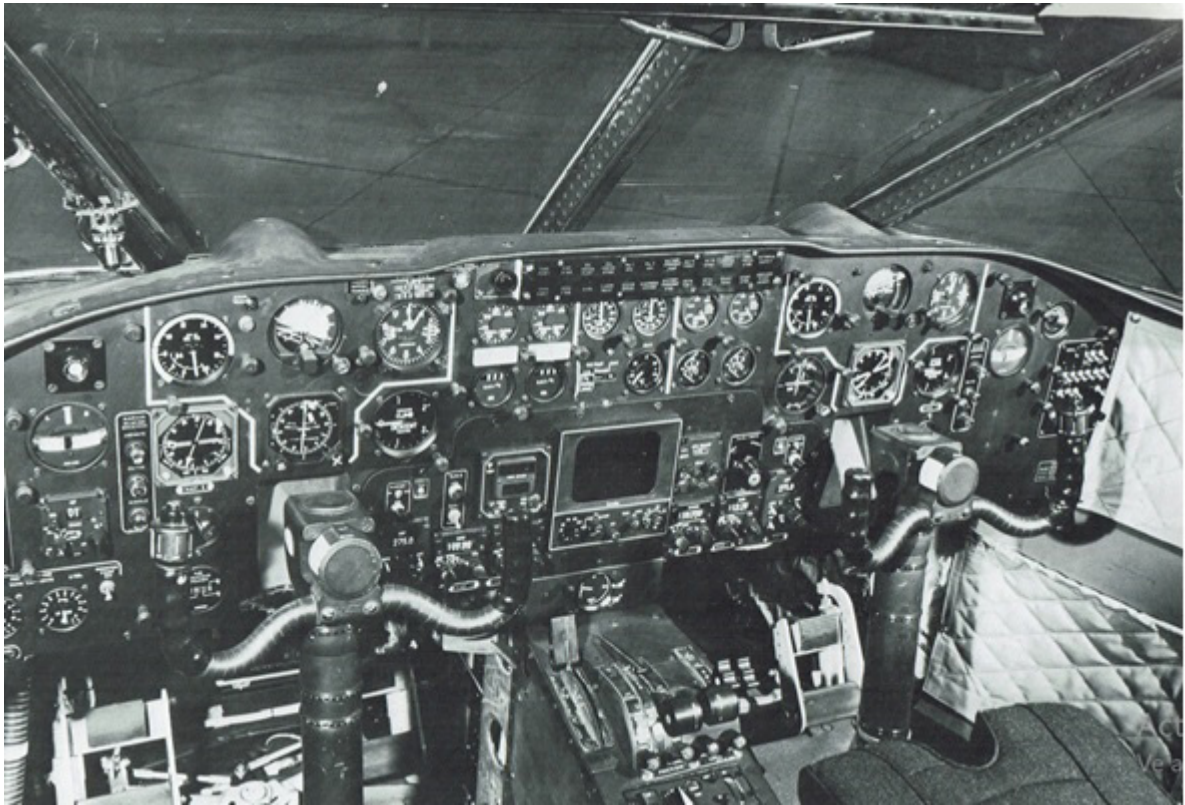
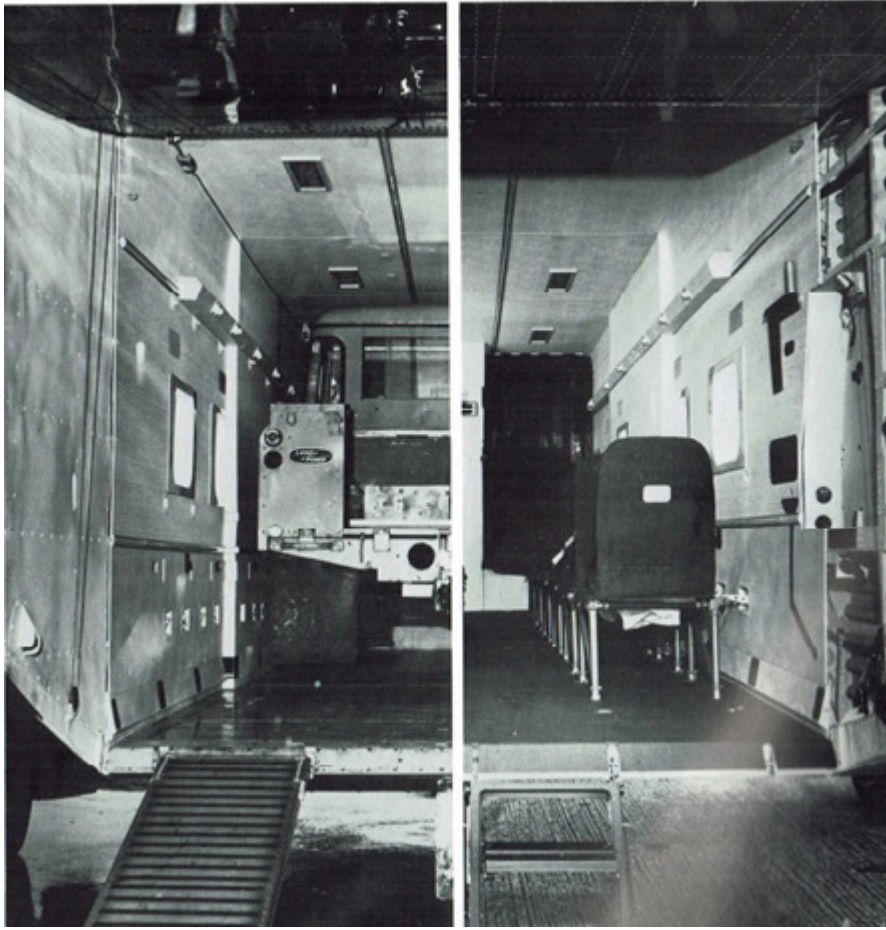
SUPPLY DROPPING

By use of a roller conveyor and extractor parachute system, palletized loads can be parachuted.

PARATROOPING

Fourteen fully armed paratroopers can be carried and can jump in sequence straight off the rear floor sill. The aircraft flies under full control down to speeds of 80 m.p.h. (124 km.p.h.) or less.



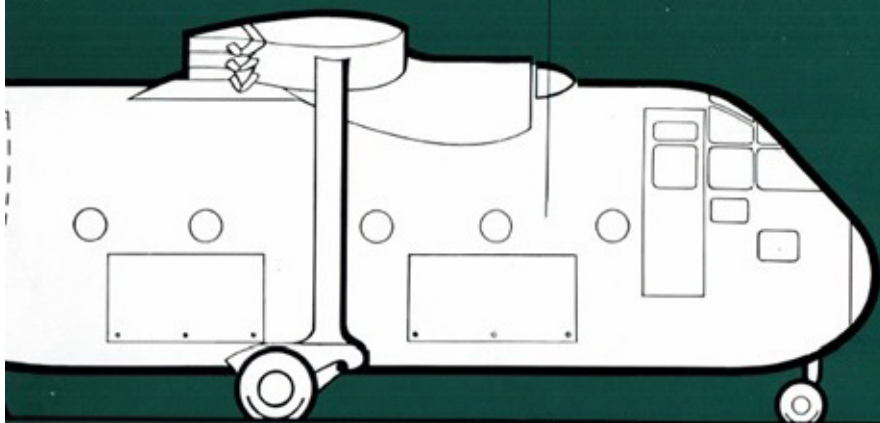


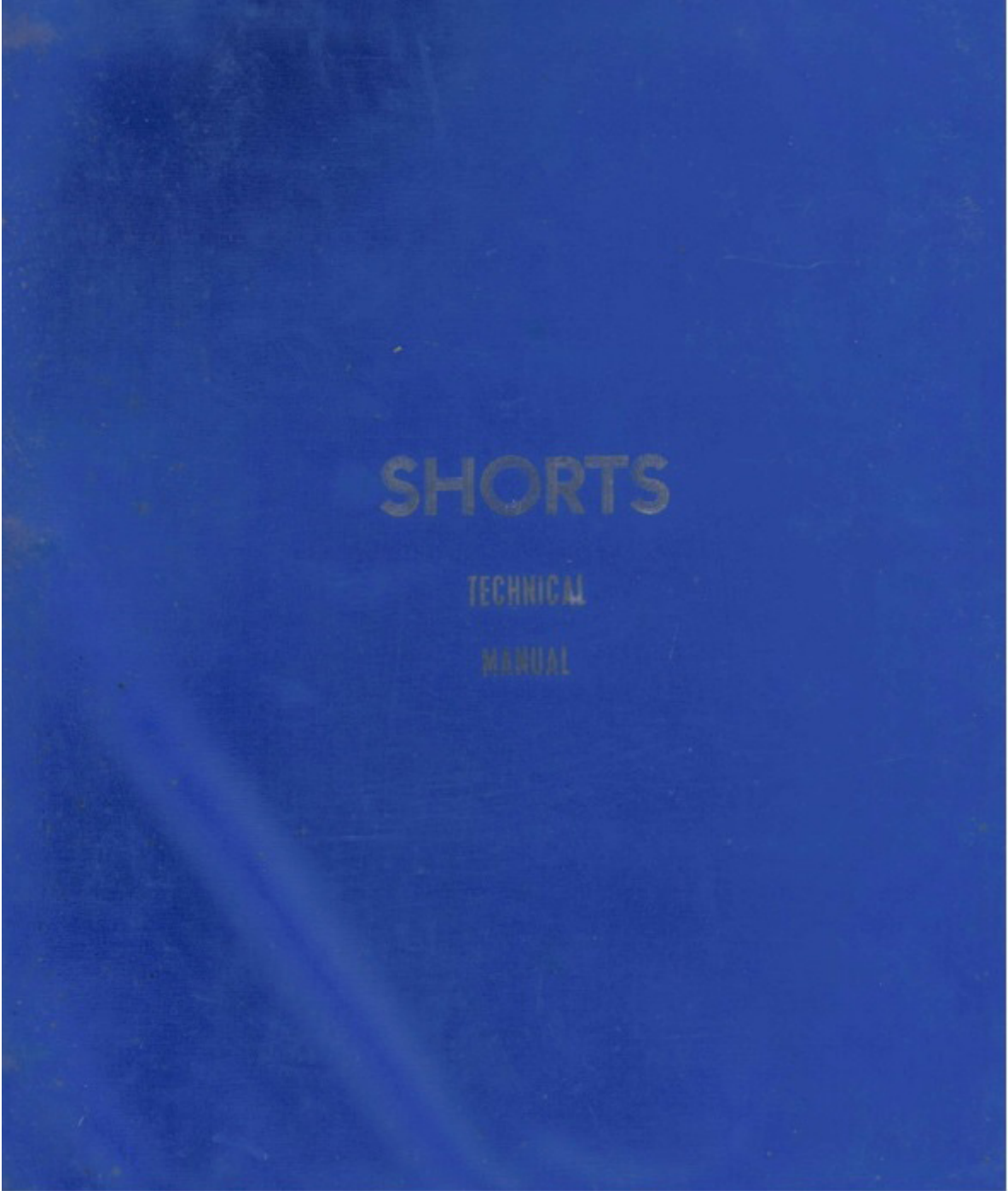
TURBO SKYVAN



SHORT **SC.7** SKYVAN

Light
Transport Aircraft







*Short Skyvan SC-7 serie SH 1888, ex PA-51 en el Aeroparque Jorge Newbery, 26 de junio de 2023
Fotografía: Prensa Secretaría de Derechos Humanos de la Nación. Manuel Pedregal*

Listado parcial de documentos vinculados al avión Short Skyvan SC-7 serie SH 1888, ex PA-51 de la Prefectura Naval Argentina obrantes en el Archivo Nacional de la Memoria.

Causa N°14217/03 caratulada “Escuela Mecánica de la Armada s/ delito de acción pública” con trámite ante el Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 12 de la Capital Federal.

Causa N°3227/02 caratulada “N.N. s/ delito de acción pública” (Vuelos de la Muerte) con trámite ante el Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 12 de la Capital Federal.

Fundamentos de sentencia de la causa “ESMA unificada (1242 y otras)” con trámite al Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 5 de la Capital Federal. Fallo dictado el 29 de noviembre de 2017. Fundamentos publicados el 5 de marzo de 2018.

Unidad Fiscal de Coordinación y Seguimiento de las causas por violaciones a los Derechos Humanos cometidos durante el terrorismo de estado, *Informe presentado al fiscal federal Miguel Ángel Osorio el 19 de noviembre de 2010*. Análisis de las planillas de vuelo de los aviones Skyvan aportados por la Prefectura Naval Argentina.

Short Brothers, *Skyvan pilot's notes. Technical Manual*. Belfast, Shorts, 1968.

Short Brothers, *Short SC-7 Skyvan. Light transport aircraft*. Short Brothers & Harland Limited, Belfast, N. Ireland, s/f.

Short Brothers, *Skyvan. The world's largest light aircraft*. Short Brothers & Harland Limited, Belfast, N. Ireland, s/f.

Short Brothers, *Turbo Skyvan. Military light transport*. Short Brothers & Harland Limited, Belfast, N. Ireland, s/f.

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina. Dirección General de Asuntos Jurídicos. *Carpeta N° 3807/03*. Documentación remitida por el Departamento de Justicia de Estados Unidos de América con archivos de navegabilidad y de inscripción referidos al avión Short Skyvan SC-7 N° de serie SH 1888. Fecha 18 de marzo de 2010.

Prefectura Naval Argentina, *Planillas de vuelo, (96 fojas) agregadas sin acumular al expediente MS N° 13463/11. Correspondiente a los aviones Short Skyvan de la dotación de la PNA (PA-50; PA-51; PA-52 y PA-54), período 1976-1983*. Presentación realizada ante el fiscal federal Miguel Ángel Osorio en el marco de la causa 2510/08 caratulada “Videla, Jorge Rafael y otros s/ privación ilegítima de la libertad, imposición de tormentos...”, con trámite ante el Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 7 de la Capital Federal.

Poder Ejecutivo Nacional de la República Argentina, *Decreto 1463/94*, sancionado el 23 de agosto de 1994 donde se fijan las condiciones de venta de las unidades PA-51; PA-52 y PA-53 de la Prefectura Nacional.

Prefectura Naval Argentina, *Informe presentado el 2 de junio de 2011*, ante la requisitoria del Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 12 de la Capital Federal en el marco del expediente N°14217/03 caratulado “Escuela Mecánica de la Armada s/ delito de acción pública”.

Enrique Piñeyro, *Informe*, presentado ante el Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 12 de la Capital Federal en el marco del expediente N°14217/03 caratulado “Escuela Mecánica de la Armada s/ delito de acción pública”. Fojas 78440/78448.