

LA HISTORIA DE ALA – PRIMERA PARTE: LA ETAPA ROSARINA

Escriben: Pablo L. Potenze y Marcelo W. Miranda

Corría 1956. Los días de sangre y fuego de junio y setiembre de 1955 habían quedado atrás. El autodenominado Gobierno Provisional encabezado por el Tte. Gral. Pedro E. Aramburu como Presidente de la República proclama su intención de atenuar el control que el Estado ejercía sobre la economía y el mercado aerocomercial de cabotaje es uno de los primeros en relación al cual se materializa esta propuesta. Así, el 12Jul56 el PEN dicta el Decreto-Ley N° 12107/56 cuyo artículo 4° establece: “El tráfico de cabotaje será realizado exclusivamente por empresas argentinas. El Gobierno Federal autorizará y alentará el funcionamiento de empresas privadas que se dediquen a realizar ese tráfico...”.

En esta particular coyuntura de la historia política y económica nacional un joven oficial de la FAA, el Comandante Gabriel A. Bo, se prepara para retirarse de su arma e incorporarse a la vida civil. Nativo de General Conesa, Provincia de Buenos Aires, se había graduado en la Escuela de Aviación Militar en 1942 y pasó a servir inicialmente en los regimientos de caza del Comando de Aviación del Ejército para culminar su carrera militar precisamente con el grado de comandante.

Alentado por las posibilidades que ofrece la eliminación del monopolio que el Estado Federal ejercía en el mercado aerocomercial doméstico a través de Aerolíneas Argentinas (AR), el Comandante Bo resuelve encarar la constitución de una empresa para el transporte de pasajeros, correspondencia y cargas. El estudio del mercado y de las rutas aéreas existentes le permite advertir que precisamente Rosario, segunda ciudad de la república en población y generación de riqueza, se encontraba particularmente huérfana en materia de servicios aéreos. La suspensión de los vuelos directos de AR a Buenos Aires desde 1946 había determinado que los únicos servicios aerocomerciales que atendían las necesidades de Rosario fueran los que la empresa estatal prestaba bisemanalmente con hidroaviones Short Sunderland V y Sandringham III y IV sobre la ruta Buenos Aires-Asunción del Paraguay y viceversa. Estos hidroaviones hacían escala en Rosario acuatizando en el Río Paraná, donde permanecían amarrados a una boya frente muelle de cabotaje del puerto local, lo que implicaba un incómodo y riesgoso traslado de pasajeros en lancha.

Por cierto que Rosario parecía ser entonces, el lugar adecuado para crear una aerolínea que desde allí volase no sólo a Buenos Aires sino también a otros destinos del interior. Así, una vez concretado su retiro, el Comandante Bo realiza gestiones iniciales entre algunos empresarios de Capital Federal quienes se comprometen a aportar parte del capital necesario. Pero el proyecto de crear una aerolínea rosarina requería del aporte de capitales locales y por ello, en agosto de 1956, el Comandante Bo viaja a Rosario para tomar contacto con algunos hombres de empresa de esta ciudad cuyos nombres le habían sido sugeridos en Capital Federal. Uno de sus primeros contactos es el Dr. Horacio Miranda Pacheco quien, entusiasmado con la propuesta, presenta al Comandante Bo algunos empresarios rosarinos entre los que se encuentran Rodolfo P. Dianda y el Ing. Ernesto J. Daumas.

La respuesta fue entusiasta y a partir del 03Set56 comienza a difundirse la noticia del proyecto en los periódicos de Capital Federal y Rosario. El periodismo rosarino expresa reiteradamente el sentimiento de que Rosario había sido dejada de lado en el trazado de rutas aéreas y que, en general, la ciudad tenía una dolorosa experiencia en relación a actividades económicas oficializadas o nacionalizadas. En el mismo sentido se dice: “Rosario creció siempre gracias al esfuerzo privado. La ayuda oficial -tanto aquella de la Nación como la de orden provincial- le ha sido poco menos que extraña”. Encuadrando su propuesta en este espíritu, el Comandante Bo con acierto declara a la prensa que ya cuenta con capitales porteños pero que “este problema rosarino debe tener una solución rosarina”.

Sin exagerar se puede afirmar que la iniciativa generó, no sólo entre los empresarios, un notable entusiasmo pues se advertía la posibilidad de que Rosario pudiese revertir con medios propios una de las tantas “injusticias” a las que se sentía sometida por el “centralismo porteño”. Así, el Comandante Bo anuncia la realización de una reunión pública para explicar sus propuestas en la Bolsa de Comercio local el día 07Set56.

Ante un público numeroso anuncia el proyecto de constituir Aerotransportes Litoral Argentino Sociedad Anónima de Aeronavegación (ALA) y operar seis aviones Aero Commander 680



Isotipo de ALA (Gentileza Pablo Luciano Potenze)

Super desde su base en ROS sobre rutas a AEP, TUC, RES, COR, MDZ, BHI, MDQ y MVD. Sobre la ruta a AEP se proponen cuatro frecuencias diarias que incluirían traslados en minibuses Volkswagen Combi desde San Martín y Córdoba al aeropuerto ubicado en el Barrio Fisherton y desde AEP hasta la Plaza de Mayo con un tiempo total estimado de 1h. 35 min. (incluyendo 47 min. de vuelo). Anticipa que se encuentran avanzadas las gestiones para lograr del Ministerio de Comunicaciones la autorización para transportar correspondencia y solicita el aporte de empresarios y público en general para completar la integración del capital de ALA.

Pero con una coincidencia que parece indicar cual era la actitud de AR frente a esta iniciativa, ese mismo día 07Set56 el Jefe del Aeródromo de Fisherton (tal era entonces la denominación del actual Aeropuerto Internacional de Rosario) Jaime Felipe Auber anuncia que se han completado los trabajos en el acondicionamiento de la pista de tierra consolidada con el aporte de la Comisión de Infraestructura de la empresa estatal y que se confía poder completar la construcción de la torre de control antes de ocho días. Agrega la Dirección Regional de Centro de AR a cargo del Comandante Edgar Darío Arribau está decidida a iniciar servicios regulares a este aeródromo en corto tiempo y a trasladar al mismo su estación meteorológica. Pocos días después, el 18 del mismo mes, AR anuncia a la prensa su intención de restablecer su servicio de hidroaviones entre Rosario y Buenos Aires realizando un vuelo por la mañana y otro por la tarde los lunes, miércoles y sábados y un vuelo por la mañana los restantes días de la semana, a los que se agregarían los servicios resultantes de la escala en Rosario de la línea Buenos Aires-Asunción del Paraguay y viceversa. Con posterioridad se anunció que los nuevos servicios darían comienzo el día lunes 01Oct56.

Esto pone en evidencia que las autoridades de la aerolínea estatal estaban decididas a oponer su competencia a las iniciativas privadas que comenzaban a surgir en el marco del Decreto-Ley N° 1256/56 del 01Feb57 que estableció las normas para la constitución, funcionamiento y control de las empresas privadas de transporte aéreo y establece las bases para subsidiar a las mismas. Esta actitud se puso de manifiesto también cuando a fines de 1956 un grupo de empresarios de Bahía Blanca se propuso constituir una aerolínea con la denominación provisoria ABSA la que prestaría servicios a Capital Federal y puntos en el interior del país. De inmediato, AR anunció su resolución de realizar dos vuelos diarios directos de BHI a AEP con Douglas DC-4 de 55 plazas lo que abortó la iniciativa de constituir ABSA. Al poco tiempo, sin embargo, la empresa estatal redujo sus vuelos a uno sólo por día y cambió los DC-4 por Douglas DC-3 de menor capacidad. Pero el objetivo se había cumplido: ABSA no habría de volar nunca. Afortunadamente, la estrategia de AR no tuvo éxito en relación con ALA.

Coincidentemente, también el 18Set56 regresó a Rosario el Comandante Bo para continuar con su programa de difusión del proyecto. Ese mismo día se reunió con empresarios rosarinos en la sede de la Bolsa de Comercio y anunció que durante los días siguientes continuaría atendiendo en dicho local a quienes desear efectuar consultas o suscribir compromisos de suscripción de acciones. Por la noche disertó en la reunión semanal del Club de Leones en la sede del Jockey Club Rosario y al terminar varios de los presentes comprometieron también la suscripción de acciones.

El proyecto preveía la constitución de una sociedad anónima con un capital de \$ 15.000.000 (m/n) representado por acciones nominativas de \$ 100 (m/n) de valor nominal y dividido en dos series: \$ 8.000.000 (m/n) de acciones "A" de 5 votos por acción y de las que debían suscribirse como mínimo \$ 100.000 (m/n) y \$ 7.000.000 (m/n) de acciones "B" de 1 voto por acción y sin monto mínimo de suscripción. En ambos casos, debía integrarse el 20% en dinero efectivo en el acto de suscripción y el saldo dentro del plazo de 6 meses. Para el 22 de ese mes ya se conocía el nombre de algunas de las personas y empresas que habían comprometido a realizar la suscripción inicial de acciones: ACINDAR Industria Argentina de Aceros SA, Compañía Naviera y Comercial Pérez Companc SA, Tomas José Williams, José Wollkopf y un grupo de futuros pilotos y copilotos se habían comprometido a suscribir acciones por \$ 1.000.000 (m/n) cada uno. También se realizaban gestiones para obtener un crédito del Banco Industrial de la República Argentina por un monto equivalente al 50% del capital social.

Al propio tiempo, la prensa de Buenos Aires y Rosario publicaba casi cotidianamente noticias referidas al desarrollo del proyecto y anuncia, en forma excesivamente optimista a la luz de los acontecimientos posteriores, que los servicios de ALA darían comienzo el 01Nov56. Pocos después, el 04Oct56, de modo más realista se indicaba que los servicios comenzarían en marzo del año siguiente. Paralelamente, el 29Set56 AR anunciaba que sus servicios de Buenos Aires a Rosario (y viceversa) no darían comienzo el 01Oct56 sin dar las causas de ello ni anunciar una nueva fecha.

A principios de octubre se constituyó un Directorio provisorio para ejecutar los actos dirigidos a la constitución formal de AEROTRANSPORTES LITORAL ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA DE AERONAVEGACIÓN y el 25Oct56 se realizó en la Bolsa de Comercio la Asamblea Constitutiva en la que se suscribieron acciones por valor de \$ 5.000.000 (m/n) de clase "A" y de \$ 1.000.000 (m/n) de clase "B", se aprobaron los estatutos y se designó el primer Directorio definitivo. Este estaba integrado de la siguiente manera: Presidente: Rodolfo P. Dianda; Vicepresidente: Dr. Jorge Pérez Companc; directores titulares: Luis Razzetti, Eduardo Domínguez, Enrique T. Bonelli y Agustín Rodríguez Larreta, Ing. Ernesto J. Daumas y Comandante Gabriel Bo; directores suplentes: Marcelo Rasse, Rafael Pereyra Iraola y Eduardo Benvenuto. Se designaron Síndicos Titular y Suplente a los Dres. Horacio Miranda Pacheco y Silvio Morgantini respectivamente.

Durante los restantes meses de 1956 se trabajó activamente en la obtención de la concesión para explotar las rutas, en la selección de pilotos, copilotos, personal de tierra así como en la organización de los puntos de venta de pasaje y despacho de pasajeros en el centro de Buenos Aires y Capital Federal. Durante el mes de noviembre el Decreto del PEN N° 556/56 concedió a ALA la explotación de las diez siguientes rutas: de ROS a AEP, MVD, MDQ, BHI, MDZ, COR, TUC y RES y de RES a COR y a TUC. Este decreto fue luego ratificado por Resolución N° 1598/57 del Ministerio de Aeronáutica.

Paralelamente, a través de Aerotransportes Wollkopf (representante en Argentina de Aero Design & Engineering Co. de Bethany, Oklahoma, EE.UU.) se celebró el contrato de compra de los cuatro Aero Commander 680 Super que habrían de integrar la flota inicial de ALA. El 03Ene57 a las 19 hs. aterrizó en ROS el primero de ellos (que arribó al país con matrícula pasavante LV-PDV y fue rematriculado luego LV-FXT), completando un vuelo de 55 min. desde AEP transportando a Rodolfo P. Dianda y Alberto Wollkopf y al Comandante Gabriel Bo, quienes fueron recibidos a su llegada por el socio fundador Dr. Carlos Daminato. Antes de aterrizar el avión realizó pasadas a baja altura sobre la ciudad y regresó al AEP al día siguiente.

Entretanto, aún cuando no se había completado el trámite de la constitución definitiva de la sociedad anónima, continuaba activamente la campaña de promoción para la suscripción del capital ya que se bien se había completado la suscripción de acciones clase "A", no ocurría lo mismo con las de clase "B". Por ello, el 13Feb57 la importante Cámara de Industriales Metalúrgicos de Rosario dirige a sus asociados una nota aconsejando apoyar la iniciativa "a fin de que A.L.A. cuente con la mayor proporción posible de capitales rosarinos".

Así llega el mes de marzo en que habrían de verse finalmente los frutos del intenso trabajo desarrollado por el Gerente General Comandante Gabriel Bo, el Jefe de Pilotos Manuel Basaldua y los demás integrantes de la estructura operativa de la naciente aerolínea. A efectos

de programar el comienzo de los vuelos se determinan las rutas que habrían de explotarse en las primeras etapas de operaciones, las que se indican a continuación con el nombre asignado al servicio, los puntos unidos por la misma, el tiempo de vuelo estimado y la tarifa aprobada por la Dirección Nacional de Transporte Aéreo expresada en pesos moneda nacional (con indicación de la tarifa ida y vuelta entre paréntesis): "El Metropolitano", ROS-AEP, 50 min., \$ 250 (\$ 475); "El Sierras", ROS-COR, 70 min., \$ 349 (\$ 663); "El Vendimia", ROS-MDZ, 2 hs. 10 min., \$ 695 (\$ 1320,50); "El Algodón", ROS-RES, 1h. 50 min., \$ 562 (\$ 1063); "El Tanino", RES-COR, 2 hs., \$ 618 (\$ 1174) y "El Zafra", ROS-TUC, 2 hs. 20 min., \$ 718 (\$ 1364).

La primera ruta en ser explotada sería la de "El Metropolitano", cuyos servicios comprendían el transporte pre y post aéreo de los pasajeros de y hacia la sede de los agentes de ALA en Rosario (A. Daminato e Hijo SRL en calle Sarmiento 859) y en Buenos Aires (Turismo Pecom SRL en Avenida de Mayo 560). El organigrama inicial de estos servicios comprendía cinco vuelos diarios ROS-AEP (entre las 8 hs. y las 17.40 hs.) y seis vuelos diarios de regreso (entre las 6.50 hs. y las 18.50 hs.) los lunes, miércoles y viernes; seis vuelos diarios ROS-AEP (entre las 6.50 hs. y las 19 hs.) y cinco vuelos diarios de regreso (entre las 8 hs. y las 17.40 hs.) los martes, jueves y sábados y cuatro vuelos diarios en ambos sentidos los días domingo.

Si bien se había anunciado que los vuelos comenzarían el día 21Mar57 ello no ocurriría sino seis días después. Durante los días previos a dicho acontecimiento se realizaron numerosos vuelos de prueba y de traslado de invitados especiales. Así, el 25Mar57 volaron a Rosario tres periodistas de Buenos Aires que fueron recibidos en Rosario por el Presidente del Directorio y que luego de participar en una conferencia de prensa regresaron a Buenos Aires también por cortesía de ALA. El 27Mar57 se realizó entonces el vuelo inaugural a cargo del Comandante Manuel Basaldúa, que salió desde el AEP con algunos minutos de demora por causa de la niebla. Arribó a ROS pocos minutos después de las 8 hs. donde era aguardado por el Presidente del Directorio Rodolfo P. Dianda, el director Marcelo Rasse y el Alejandro R. Daminato de la agencia rosarina de la aerolínea. En el vuelo de regreso a AEP viajaron cinco periodistas rosarinos especialmente invitados, quienes regresaron en el vuelo de las 15 hs. La demanda de pasajes fue intensa en los primeros vuelos. Durante el primer día de operaciones el avión viajó completo (aunque sólo se vendían cinco plazas pues se reservaba una plaza para personal de la empresa) y se efectuaron reservas completando prácticamente todos los vuelos de los días siguientes.

Entretanto el Comandante Gabriel Bo, creador y promotor del proyecto, no podía presenciar la concreción de su sueño pues se encontraba en Oklahoma aguardando la entrega del segundo Aero Commander 680 Super que habría de llegar a la Argentina el 03Abr57. Esta aeronave recibió la matrícula pasavante LV-PDW para su vuelo a la Argentina y fue luego rematriculada LV-FYE).

También el 03Abr57 se concretaron las gestiones realizadas por los representantes de la joven aerolínea para obtener la autorización para transportar correspondencia. Por Resolución N° 1409.DC. de esa fecha el Secretario General del Ministerio de Comunicaciones resolvió incluir a ALA en la nómina de empresas autorizadas para realizar el transporte aéreo de correspondencia en el orden interno e internacional. Esta Resolución se publicó en el BON del 22Abr57 y el transporte de correspondencia a Buenos Aires vía aérea se inició el 03May57 siguiente con una tarifa de \$ 1 para los primeros 5 grs. y \$ 0,60 cada 5 grs. de exceso.

Por cierto que la pista de tierra de ROS imponía importantes limitaciones operativas a los servicios de la naciente aerolínea. La lluvia afectaba considerablemente la regularidad de los vuelos y por ello el 12Abr57 solo se pudo completar un servicio y durante los dos días siguientes el estado de la pista impidió realizar vuelos, los que recién se reanudaron el lunes 15Abr57. Los problemas continuaron y el 25 del mismo mes y por la misma causa solo se pudo completar un servicio. Por ello, el gerente de la joven aerolínea Comandante Gabriel A. Bo realizó gestiones ante el Ministerio de Aeronáutica para lograr una resolución acerca del mejoramiento de la pista existente, las que se concretaron cuando la Dirección de Circulación Aérea y Aeródromos del Ministerio de Aeronáutica anunció, en el curso de ese mismo mes de abril, que se había resuelto encarar el mejoramiento de la pista mediante el empetrolado rápido de la misma, su balizamiento y el tendido de una instalación eléctrica.

También continuaba el desarrollo institucional de la empresa y durante el mes de abril se implementó una intensa campaña de publicidad en medios gráficos de Rosario convocando a suscribir las cinco series faltantes de acciones clase "B" por un total de \$ 5.000.000 (m/n) para completar el capital autorizado de \$ 15.000.000 (m/n), las que estaban a disposición del público en diversos bancos y empresas. Posteriormente, el 04May57, se realizó una Asamblea General Extraordinaria en que se resolvió aumentar el capital social de la suma de \$ 15.000.000 (m/n) a la de \$ 35.000.000 (m/n). Ello generó nuevas expresiones de apoyo para alentar la suscripción de las nuevas acciones y así, el 15 del mismo mes la Cámara de Industriales Metalúrgicos y la Federación Gremial del Comercio e Industria dirigieron al Presidente de ALA una nota expresando el apoyo de las entidades y al día siguiente el Presidente de la Federación Gremial de Comercio e Industria, Ing. Ernesto J. Daumas (también integrante del Directorio de ALA) convocó a una conferencia de prensa para informar acerca de las causas que motivaron el envío de la misma y anunció que muy pronto se daría solución a los problemas que la lluvia ocasionaba en la pista de ROS.

Por cierto que si bien se había celebrado la asamblea constitutiva, designado un Directorio y síndicos y determinado un capital inicial y aumentado el mismo y suscripto las acciones, la sociedad anónima aún no se había constituido formalmente ya que ello dió comienzo recién el 09May57 cuando se otorgó la escritura pública constitutiva y se aprobaron los estatutos. Claro que el proceso administrativo era dificultoso y recién el 16Set57 el Poder Ejecutivo de la Provincia de Santa Fe dictó el decreto aprobando el estatuto y confirió a ALA la personería jurídica, todo lo cual se inscribió en el Registro Público de Comercio de Rosario el 04Dic57 cuando ya se habían suspendido sus servicios.

Pero volvamos atrás, ya que el 31May57 dieron comienzo los trabajos de construcción de una carpeta asfáltica de 960 mts. de largo por 27 mts. de ancho, con una calle de carreteo de 640 mts. de largo por 7 mts. de ancho para acceso a la plataforma de estacionamiento. Estas obras estaban a cargo de la empresa Gardebled Hnos. SRL con apoyo técnico y económico del Ministerio de Aeronáutica y se estimaba completarla en el término de dos meses.

La demanda de pasajes continuaba en un nivel importante y por ello, a partir del 03May57, se incrementaron a seis las frecuencias diarias de ida y vuelta sobre la única ruta hasta entonces explotada ("El Metropolitano") los días lunes a sábado y a partir del 03Jun57 se comenzó a volar igual número de frecuencias también los días domingos y feriados. Claro que esto resultaba posible porque el 20 y el 23May57 habían sido entregados en Oklahoma el tercer y cuarto Commander 680 Super que recibieron matrículas pasavante LV-PEL y LV-PEM y fueron luego rematriculados LV-FYG y LV-FYF. Resulta interesante señalar en este punto del relato que durante el mes de mayo la aerolínea comenzó a utilizar el nombre de fantasía AERO LITORAL y se modificó el logotipo hasta entonces utilizado para incluir estas palabras en reemplazo de la sigla ALA. La resolución de utilizar este nombre se debía a la necesidad de diferenciar la empresa rosarina de su similar chilena ALA-CINTA aunque luego de resuelto el problema se volvió al uso de ALA como nombre comercial.

Pero ya se ha señalado que los planes de ALA no se limitaban a los servicios de "El Metropolitano" y se trabajaba activamente en la inauguración de los vuelos a diversas ciudades del interior. Al propio se gestionaba la ratificación de las concesiones existentes y se requería la concesión de nuevas rutas: ROS-RES-COR, ROS-RES-TUC y ROS-MVD-PDP. La Junta Asesora del Transporte Aéreo Comercial consideró estos pedidos en su audiencia pública N° 3 el día 24Jun57.

La expansión del esquema de rutas se concretó durante el mes de julio, luego de realizar numerosos vuelos de prueba. El día 07Jul57, la flota completa de cuatro aviones fue bendecida en ROS y el mismo día comenzaron los servicios regulares a TUC con dos frecuencias semanales. El 10Jul57 se iniciaron los servicios a MDZ con idéntica frecuencia y el día 16 comenzaron los servicios a BHI, también con dos frecuencias semanales. Durante este mismo mes también se inauguraron los servicios a COR (con siete frecuencias semanales) y RES.

La respuesta del público continuaba siendo favorable y así, desde el 27Mar57 y hasta el 31Ago57 se realizaron un total de 1542 vuelos y se transportaron 7243 pasajeros. Para el 24Oct57 estos totales se habían incrementado a 2344 vuelos y 10626 pasajeros. Pero el

08Oct57 el PA-22-150 Tri-Pacer LV-FIJ había embestido en la plataforma de AEP al Commander 680 Super LV-FYE que sufrió 15% de daños y quedó fuera de servicio reduciendo la flota a solo tres aeronaves. No obstante ello, durante este mes de octubre se completó el organigrama de vuelos al iniciarse el día 10 los servicios a MDQ con dos frecuencias semanales.

Sin embargo, vientos de cambio que habrían de modificar la raíz rosarina de la joven aerolínea ya habían comenzado a soplar en ese mismo mes de octubre cuando se anuncia la posible incorporación de aeronaves de mayor capacidad. A medida que los cuatro Commander 680 Super acumulaban horas de vuelo comenzaba a gestarse el problema de su salida de servicio para someterlos a las inspecciones necesarias. Hacia el fin del año 1957 la situación se había tornado crítica respecto de las tres aeronaves en operaciones y a partir del 26Ene58 ALA debió suspender sus servicios.

El 28Ene58 el Directorio emitió un comunicado en el que se imputaba la crisis al Banco Central de la República Argentina (por demorar el despacho a plaza de la partida de repuestos adquirida en EE.UU. para realizar la inspección de las aeronaves) y se expresaba la confianza en solucionar a breve plazo las dificultades derivadas de la falta de repuestos para poder reanudar operaciones tan pronto como fuese posible y tres días después se divulgó la noticia de que la fecha de reinicio de los vuelos sería el 01Feb58. Se señalaba entonces que ALA reanudaría sus operaciones "...ajustándose en un todo a las condiciones de seguridad y eficiencia que siempre ha querido garantizar a sus usuarios..." y la publicidad gráfica adelantaba la realización de tres vuelos diarios de ida y vuelta ROS-AEP. Pero lo cierto es que antes de reanudarse las operaciones el control del capital accionario de ALA cambió de manos y se desplazó a inversores de Buenos Aires y los cuatro Aero Commander 680 Super fueron reemplazados por tres vetustos Douglas C-47B y un C-47A. El 22Mar58 se anunció que las operaciones se reanudarían el siguiente 01Abr58 utilizando estas aeronaves y en mayo los cuatro rendidores Commander 680 Super fueron vendidos a diversos propietarios. De ellos, al menos uno (LV-FYF) ha sobrevivido hasta nuestros días y se encuentra en el Museo del Area de Material Río Cuarto (Córdoba) de la FAA.