



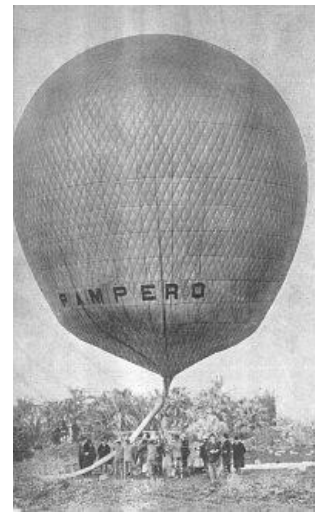
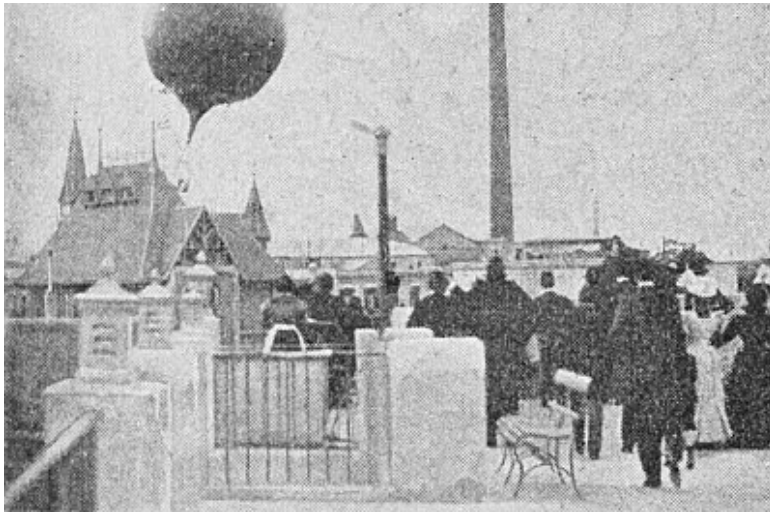
Reseña Histórica de la Aeronáutica Argentina

La actividad aeronáutica registra en nuestro país una trayectoria que supera en mucho el siglo pasado. Ya en los años de nuestra independencia, más concretamente en el pronunciamiento de mayo, 1810, Miguel de Colombisse, relojero de origen holandés, se dirigió a la Junta Provisional Gubernativa, desde su residencia en Mendoza, solicitándole la suma de cuatro mil pesos para la construcción de un aeróstato, rígido, impulsado por remos y dirigido por un timón. La solicitud recibida por la Junta fue rechazada ya que en virtud de las urgencias militares del momento, no era posible acceder a ella.

Durante el pasado siglo los cielos de las ciudades del país se vieron reiteradas veces surcados por arriesgados aeronautas a bordo de globos de aire caliente, tales como el francés Lartet o el norteamericano Wells y así lo registran cuadros y litografías de la época, como las de Enrique Pellegrini y otros.



A fines de 1907 regresó al país el joven diplomático y deportista Aarón de Anchorena, trayendo consigo un globo esférico de 1.200 metros cúbicos, adquirido en Francia y al que bautizó con el más criollo de nuestros vientos: "Pampero". Una vez instalado y armado, invitó a su amigo el Ingeniero Jorge A. Newbery, joven deportista y ex alumno de Thomas Alva Edison - pionero en el terreno de la energía eléctrica y ganador de varios premios deportivos - a participar de la primera ascensión del esférico en la Navidad de ese año. Es así que el 25 de diciembre de 1907, el "Pampero" se elevó desde la Sociedad Sportiva Argentina - hoy Campo de Polo - y surcó los cielos rioplatenses, descendiendo finalmente en la localidad de Conchillas en la República Oriental del Uruguay.



El hecho generó tanto entusiasmo que el 13 de enero de 1908 se creaba el Aero Club Argentino, la primera entidad aérea del país. Sus autoridades, Aarón de Anchorena (Presidente), Arturo Luisoni (vicepresidente) y Jorge Newbery (vicepresidente segundo), unieron a todos los entusiastas del “más liviano que el aire”, entre los que se contaban Eduardo Newbery, Horacio Anasagasti, Alberto Mascias, Antonio de Marchi y Carlos Hirmscher.

La actividad aérea continuó durante 1908 con un febril desarrollo sin incidentes de ningún tipo, hasta que, en la tarde del 17 de octubre se elevó el “Pampero”, llevando a bordo al Dr. Eduardo Newbery y al Sargento Eduardo Romero. El vuelo se inició normalmente pero en horas de la noche el viento lo arrastró probablemente hacia el Río de la Plata. Nunca más se volvería a saber del “Pampero” ni de sus intrépidos tripulantes quienes se convirtieron en los primeros mártires de la naciente aeronáutica argentina.

Pese a la tragedia, la actividad no cesó. Pasado un tiempo, el Aero Club retomó el camino iniciado y el 24 de enero de 1909 se elevó el globo de seda “Patriota”, adquirido en Francia por el Ingeniero Horacio Anasagasti.

A fines de ese año, el país se encontraba de pleno dedicado a los preparativos del festejo del Centenario de la Revolución de Mayo. Entre los comités de celebraciones, se destacó el del barón Antonio de Marchi, quien como presidente de la Sportiva, se comprometió a traer para las festividades el vuelo de “los más pesados que el aire”, consiguiendo que destacados aviadores europeos llegaran al país en los primeros días de enero de 1910. Uno de ellos, el aviador francés Henri Brégi, arribó con dos biplanos Voisin de 50 caballos de fuerza y, una semana más tarde, Ricardo Ponzelli se trasladó a Campo de Mayo para realizar su vuelo inicial: se elevó pero, al llegar a 200 metros del recorrido, el viento le hizo perder estabilidad y el avión cayó rompiendo uno de sus alas. De esta forma, se malogró el primer vuelo mecánico en el país. Brégi tuvo mejor suerte y el 6 de febrero pudo realizar en Longchamps dos vuelos completos sobre el hipódromo, aterrizando sin inconvenientes.

Llegados los aviones, era imprescindible contar con un aeródromo y es así que el 23 de marzo de 1910 nació el aeródromo de Villa Lugano con dos kilómetros de pista de tierra,



ocho hangares y doscientos metros de tribuna. Fue allí donde le nacieron alas a la Patria. Desde allí, el 30 de marzo de ese año el aviador Emile Aubrun realizó el primer vuelo nocturno en el mundo.

El Aero Club Argentino volcó todas sus fuerzas en pos del vuelo con motor, trajo máquinas e instructores que impartieron sus conocimientos a Newbery, Carlos Goffre, Florencio Parravicini, Hermán Hentsch y Carlos Roth, quienes recibieron sus brevets de aviador en junio del año del Centenario.

Paralelamente con sus actividades aeronáuticas civiles, el Aero Club Argentino fue despertando la conciencia en la sociedad de la utilidad del avión para las actividades militares, como ya lo habían hecho Italia, Francia, Alemania y otras potencias europeas. La idea fue

prendiendo en Argentina y motivó la formación de una Comisión Pro Flotilla Aero Militar Argentina - creada por iniciativa del My. (R) Arturo P. Luisoni y presidida por el barón Antonio de Marchi - encargada de recaudar fondos para la compra de aparatos.

La labor de esta Comisión rindió frutos en tiempo record y puso de manifiesto la generosa disposición de nuestros connacionales. Así, el 10 de agosto de 1912, el Presidente de la Nación Doctor Roque Saénz Peña firmó el Decreto por el que se creaba la Escuela de Aviación Militar, gracias al extraordinario aporte del Aero Club Argentino que brindaba gratuitamente su parque aerostático, asesoramiento y profesores. El lugar donde habría de instalarse el nuevo instituto era un terreno que había pertenecido al Segundo Grupo de Artillería a Caballo y que el Aero Club Argentino cedió a la Escuela de Aviación Militar con sus instalaciones. Llevaba el nombre de El Palomar.

Creada la Escuela y la Dirección Técnica a cargo del Aero Club Argentino, se procedió a llamar a oficiales para integrar el primer curso de Aviadores Militares, que después de una estricta selección quedó integrada por: Teniente de Fragata Melchor Z. Escola, Tenientes primeros Raúl E. Goubat y Aníbal Brihuega, Tenientes Alfredo S. Agneta, Saturnino Pérez Ferreyra, Carlos F. Giménez Kramer, Baldomero de Biedma, Pedro Zanni, Juan Carlos Ferreyra y Leopoldo Casavega y Subteniente Manuel Félix Origone, quien sería el primer mártir, entre los oficiales de la Escuela de Aviación Militar, al perecer en un accidente aéreo pocos meses después.

La primera meta fue cruzar el Río de la Plata. Si bien Cattaneo ya lo había hecho en 1910, solamente lo hizo de ida, ya que regresó en barco. Fue Jorge Newbery, quien el 24 de noviembre de 1912, con la intención de trasladarse a la estancia de su amigo Aarón de Anchorena en la Barra de San Juan – Colonia de Sacramento (Uruguay) - cruzó el río en un Bleriot XI de su propiedad, en la misma jornada, de ida y vuelta a El Palomar. Pero su hazaña fue superada unos pocos días después por el conscripto Pablo Teodoro Fels, quien a bordo de su Bleriot, idéntico al de Newbery, lo cruzó en la madrugada del 1° de diciembre de 1912 con rumbo a Montevideo, donde llegó dos horas después, batiendo el record mundial de vuelo sobre agua. Por esta hazaña, Fels fue felicitado, homenajead y sancionado! por el ejército por haber contravenido las reglamentaciones militares. Tras cumplir su arresto, fue ascendido a Cabo.

Jorge Newbery, entre tanto, continuaba su intensa labor batiendo records y sumando experiencia con la mira puesta en su gran sueño: cruzar la Cordillera de los Andes. En estos preparativos, batió el record mundial de altura, al elevarse 6.225 metros sobre El Palomar. Luego, partió hacia Mendoza a fines de febrero de 1914, a fin de recorrer la cordillera en tren y tomar notas meteorológicas, de alturas y pasos, pero el día 1° de marzo, el mismo en que debía regresar a Buenos Aires, no pudo rechazar una amable invitación para realizar una exhibición de vuelo, utilizando el aparato de Fels, que se hallaba en Mendoza. Se elevó sin sobresaltos, pero tras realizar unas maniobras arriesgadas el avión no respondió a sus mandos y se precipitó a tierra. De esta forma, Newbery moría instantes después: en la plenitud de su vida plegaba sus alas, luego de ofrendárselas a la Patria. Su sepelio en Buenos Aires fue multitudinario. Años después sus restos serían trasladados a un Mausoleo en la Chacarita, erigido como perpetuo recuerdo de quien fue el artífice y Fundador de la Aeronáutica Militar Argentina.

En 1919 el gobierno francés donó a nuestro país tres aviones, un Spad XII y dos Nieuport de 165 HP y se designó a los pilotos Zanni, Parodi y Matienzo para que intentaran el cruce de la cordillera en escuadrilla. El 28 de mayo realizaron el intento, pero una falla al despegar obligó a Parodi a desistir, más adelante lo hizo Zanni, enfrentando a un fuerte viento. Matienzo no advirtió el regreso de su compañero y siguió solo. No se supo de él hasta el 19 de noviembre de ese año, en que sus restos fueron encontrados en las cercanías de Las Cuevas. Se había visto obligado a aterrizar e intentó regresar hasta la población, pero el frío y el sueño lo vencieron, se durmió para siempre sentado en una roca, a sólo unos pocos kilómetros del refugio.

La década de los años 1920 estuvo jalonada por los grandes raids y records, en los que la aviación argentina se destacó entre las primeras del mundo. Es así que en el año 1924 el Mayor Pedro Zanni inició su famoso raid alrededor del mundo, cubriendo en diversas etapas el cruce sobre Europa y Asia hasta Japón. Acompañado del mecánico Felipe Beltrame y en dos máquinas Fokker denominadas Ciudad de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires, recorrió 17.000 Kms.

En el año 1926 otro raid dio al país renombre internacional. El aviador Eduardo Olivero, as de la aviación italiana de la Primera Guerra Mundial y experimentado piloto, acompañado del joven Bernardo Duggan y del mecánico italiano Ernesto Campanelli, logró cubrir el trayecto Nueva York - Buenos Aires en un hidroavión Savoia S 59. Luego de varios

inconvenientes que llegaron a poner en peligro sus vidas, llegaron a Buenos Aires el 13 de agosto cubriendo una ruta de 14.856 Kms.

En 1927 ante la importancia adquirida por la Aviación Militar, un Decreto del Poder Ejecutivo Nacional creaba la Dirección General de Aeronáutica con la categoría de Gran Repartición. Ese mismo año se creaba también en Córdoba la Fábrica Militar de Aviones: si bien ya fabricaban en el país aviones desde los inicios de la aviación, tales como los Castaibert o los Mira y desde 1916 existía un taller en la Escuela que no sólo reparaba sino que también llegó a construir máquinas, la fabricación no estaba racionalizada ni regulada. Es por ello que un Decreto del Poder Ejecutivo dio forma a una sentida necesidad al crear la Fábrica y encargar el 10 de octubre de 1927 su Dirección a los Ingenieros Domingo Salvá y Francisco de Arteaga. Al año siguiente, la Fábrica produjo sus primeros aviones, los Avro K-504, cuyo primer prototipo fue probado por el Suboficial Segundo A. Yubel. Las máquinas se fueron sucediendo. Los Ae M.E.1, primeras aerovanes en ser íntegramente fabricadas en el país, realizarían en 1932 el raid Buenos Aires - Río de Janeiro y, al año siguiente, conformarían la escuadrilla "Sol de Mayo" que lograría cubrir El Palomar - Río - Montevideo - El Palomar en vuelo de confraternidad. Los éxitos se sucedieron a lo largo de los años con el Pulqui I, Pulqui II, Pucará y Pampa.

El 11 de febrero de 1944 se da el primer paso para el nacimiento de la más moderna de las Fuerzas Armadas, se crea el Comando en Jefe de Aeronáutica, en uno de los considerandos del decreto se hacía mención a la creación de la Secretaría de Aeronáutica en un futuro cercano.

Es así que, como consecuencia de la creación de dicha Secretaría, el 4 de enero de 1945 la Fuerza Aérea Argentina nace como una nueva rama de las fuerzas armadas argentinas. A partir de esta fecha, la nueva Fuerza asume en pie de igualdad con el Ejército y la Marina de Guerra, la alta misión que significa la custodia y defensa de la Soberanía Nacional.

La nueva Fuerza se moderniza, en especial al recibir la Argentina, como pago por la deuda que Gran Bretaña tenía con nuestro país luego de la Segunda Guerra Mundial, modernos aviones a reacción, los famosos Gloster Meteor y los grandes bombarderos Avro Lincoln y Lancaster, con lo que la Fuerza Aérea Argentina se convierte en la primera de América Latina en poseer aparatos a reacción.

La Fábrica Militar de Aviones recibe también gran impulso. De esta época datan los proyectos de aviones a reacción, que se cristalizarán años después en los Pulqui I y Pulqui II, máquinas íntegramente fabricadas por personal argentino dirigidos por los ingenieros Emile Dewoitine (francés) y Kurt Tank (alemán), el famoso constructor de los cazas a reacción de la Segunda Guerra Mundial.

En 1947 nuestro país realiza sus primeras actividades en la investigación espacial y es la Fuerza Aérea, la que a través de la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales (CNIE), lleva a cabo lanzamientos de toda una familia de cohetes los GAMMA CENTAURO, BETA CENTAURO, ORION y otros.

En 1952, la Fuerza Aérea Argentina pone un pie en la Antártida cuando un avión Avro Lincoln, al mando del Vicecomodoro Gustavo A. Marambio, realiza un lanzamiento de elementos de supervivencia sobre la base General San Martín del Ejército Argentino. En



ese mismo año, integrando la primera Fuerza Aérea de Tareas Antárticas (FATA), los Avro Lincoln enlazan la Argentina continental con el Sector Antártico Argentino. En 1961 la experiencia se concreta de forma permanente con la creación de la “Base



Aérea Teniente Benjamín Matienzo” y el Grupo Aéreo I que, con sede en dicha base, y contando con dos aviones Beaver, opera en el desierto blanco.

En 1962, el Douglas Dc-3 (TA-33), al mando del Capitán Mario Luis Olezza, une Río Gallegos con la Base Matienzo estableciendo el 2 de noviembre el primer servicio de transporte aéreo militar a la Antártida. El 1° de diciembre realiza la ruta Matienzo-Ellsworth y cuando intentaba despegar con rumbo al Polo Sur, la máquina sufre un accidente frustrando la operación.

En 1965, el TA -05 trasladó personal y material a la Base Aérea Matienzo para el lanzamiento de cohetes de la CNIE en la Antártida. A partir de septiembre de ese año acompañado de los Beaver P-05 y P-06, llevaron a cabo el apoyo aéreo a la expedición del Coronel Leal. Hasta fines de 1965, la Fuerza Aérea realiza múltiples tareas en la zona, entre ellas, el traslado de correspondencia interbases, el salvamento de una patrulla perdida en los 80° S, el reconocimiento de zonas y rutas inexploradas y los vuelos al Polo Sur y transpolar a la base USA Mc Murdo el 3 de noviembre de 1965.

Durante los años siguientes, la labor continuó intensamente. Se evaluó que, para terminar con el aislamiento antártico, se necesitaba una base aérea permanente que posibilitara el aterrizaje de aeronaves con tren convencional la mayor parte del año. La tarea se inició el 30 de agosto de 1969 en la Isla Marambio, en la que se despejó el terreno y se alisó una pista, que fue finalmente inaugurada el 25 de septiembre cuando aterrizó el Beaver P-03 y, dos días después, el célebre TA-05. La inauguración oficial de la base se efectuó el 29 de octubre de ese año recibiendo el nombre del primer comandante de la FATA, Vicecomodoro Gustavo A. Marambio.

Al año siguiente las aeronaves argentinas participaron de su primera operación de rescate, cuando dos helicópteros Hughes 500 OH-6A evacuaron al jefe de la Estación Científica Almirante Brown y lo trasladaron a Marambio, para su posterior atención médica en la Capital Federal.

En el terreno de la investigación espacial, en esos días se realizan distintas experiencias. Por una parte, se lleva a cabo la operación BIO I que consistió en el envío a las altas capas de la atmósfera de una rata blanca en la carga útil de un Orión II y su posterior recuperación para el estudio de las reacciones de su organismo al vuelo espacial. En ese mismo año, se lanzan simultáneamente desde la Base de CELPA en Chimal y desde la Base Matienzo, cohetes ALFA CENTAURO. A estos experimentos se suceden los realizados con los cohetes CANOPUS, RIGEL y CASTOR.

Durante la década de 1970, la Fuerza Aérea Argentina continuó intensamente con su labor. En este sentido, los aviones Hércules C-130 llenaron de orgullo a nuestra institución ya que en 1971 se realiza el primer vuelo directo entre Buenos Aires y la Base Aérea

Vicecomodoro Marambio y el 4 de diciembre de 1973 se realiza el primer vuelo transpolar bicontinental, uniendo el continente americano con Oceanía.



El 27 de octubre de 1977, un helicóptero Lama Sa-315, al mando del Teniente Héctor Pereyra aterriza en tres oportunidades en la cumbre del cerro Aconcagua a más de 6.900 metros de altura sobre el nivel del mar. Este vuelo, realizado por primera vez, le valió al piloto la felicitación de

la empresa Aeroespatale, fabricante de la máquina. Asimismo, durante esta década se crean la Dirección Nacional de la Policía Aeronáutica, la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y el Liceo Aeronáutico Militar.

La década siguiente estuvo signada por un acontecimiento bélico sin precedentes en la historia del país. El 2 de abril la Argentina inicia la operación tendiente a la recuperación de las Islas Malvinas. La Fuerza Aérea participa en ella y en el posterior conflicto con el Reino Unido, que se prolonga hasta el 14 de junio. Durante la contienda la Fuerza Aérea recibe el Bautismo de Fuego el día 1° de mayo y desde entonces hasta el fin de las hostilidades, realiza operaciones que causaron la admiración del mundo por su audacia y las condiciones adversas a las que debieron sobreponerse. Cincuenta y cinco hombres de la Fuerza Aérea son los héroes que ofrendaron sus vidas y marcaron indeleblemente el camino de la Soberanía Nacional en los cielos de la Patria.

Con el advenimiento del nuevo milenio, la Fuerza Aérea se encuentra abocada no solo a sus actividades estrictamente militares, sino que también responde a exigencias y necesidades de la comunidad. Ejerce el control del tránsito aéreo y la seguridad de los aeropuertos; es responsable de los servicios de búsqueda y salvamento; efectúa investigaciones científicas brindando información meteorológica. Participa en el combate contra incendios; enlaza el continente antártico en vuelos que permiten abastecer y comunicar las bases transpolares. Ante catástrofes naturales realiza el traslado de ayuda humanitaria, facilitando medios aéreos y terrestres que permiten responder con celeridad y eficacia ante las situaciones de emergencia. Siendo líder en la convocatoria de las misiones de paz, en organismos transnacionales, la Fuerza Aérea Argentina participa activamente ante los requerimientos de “cascos azules” o “cascos blancos” en varios puntos del globo.

La institución desde sus orígenes fue considerada como un símbolo del progreso del país, al tiempo que abría nuevos rumbos a la labor de las instituciones armadas, posibilitando extender sus horizontes de acción.

La Fuerza Aérea consciente del vertiginoso avance de la ciencia, la técnica y la complejidad del mundo moderno, trabaja en su más ambicioso proyecto de cara al futuro.

Nuevos destinos de sus bases para optimizar los recursos operativos al servicio de la defensa del espacio aéreo, reorganización del tránsito aéreo en todo el país, mayor

infraestructura tecnológica, en suma, mayor capacidad operativa y mayor seguridad de los vuelos, es decir mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, en reconocimiento hacia todos aquellos que hicieron grande esta institución en sus primeros años de vida.

Por todo esto, la Fuerza Aérea Argentina se proyecta hacia el futuro con la fuerza de quienes se sienten seguros de su destino y misión.

