

## **HISTORIA ANTIGUA**

Existían viejas leyendas con numerosas referencias a la posibilidad de movimientos a través del aire como por ejemplo la de DEDALO e ICARO. Ciertos sabios antiguos creían que para volar sería necesario imitar el movimiento de las alas de los pájaros o el empleo de un medio como el humo u otro más ligero que el aire.

Hacia el siglo V de nuestra era se diseñó el primer aparato volador: la cometa o papalote. En el siglo XIII el monje inglés Roger Bacon tras años de estudio, llegó a la conclusión de que el aire podría soportar un ingenio de la misma manera que el agua soporta un barco.

A comienzos del siglo XVI Leonardo Da Vinci analizó el vuelo de los pájaros y anticipó varios diseños que después resultaron realizables. Entre sus importantes contribuciones al desarrollo de la aviación se encuentra el tornillo aéreo o hélice y el paracaídas.

## **EL SIGLO XIX**

Unos personajes interesantes del mundo aeronáutico de la época fueron el inventor británico John Stringfellow y William Samuel Henson, quienes colaboraron al principio de la década de 1840, para fabricar el prototipo del avión que pudiera transportar pasajeros el aparato utilizado por Stringfellow en 1848 iba propulsado por un motor de vapor y arrastrado por un cable y consiguió despegar aunque no pudo elevarse.

El inventor francés Alphonse Penaud fabricó un modelo que se lanzaba con la mano e iba propulsado por bandas de goma retorcidas antes y consiguió en el año 1871 que volase unos 35 mts creando así lo que hoy denominamos aeromodelo.

El renombrado alemán Otto Lilienthal ,realizó sus experimentos con cometas y ornitopteros pero los mayores éxitos los obtuvo con sus vuelos en planeador entre 1894 y 1896.por desgracia murió en 1896 al perder el control de su aparato y estrellarse contra el suelo desde 20 mts de altura.

Langley que en 1901 y 1903 probó e hizo volar sin piloto un aeroplano a un cuarto de escala de su tamaño real le llamo aeródromo y fue la primera aeronave mas pesada que el aire provista de un motor que consiguió volar.

El día 17 de diciembre de 1903,cerca de Kitty Hawk, en el estado de Carolina del norte, los hermanos estadounidenses Wilbur y Orville wright realizaron el primer vuelo pilotado de una aeronave mas pesada que el aire propulsada por un motor. El avión fue diseñado, construido y volado por ambos hermanos, quienes realizaron dos vuelos cada uno. El mas largo fue el de Wilbur con 260 mts recorridos en 59 segundos.

El primer vuelo oficialmente registrado en Europa lo hizo en Francia el brasileño Alberto Santos Dumont y su trayecto más largo lo logro el 12 de noviembre de 1906 cubriendo una distancia de 220 mts en 22,5 segundos.

El pionero en cruzar el canal de la mancha fue el ingeniero y piloto francés Louis Bleriot. El día 25 de Julio de 1909, durante 35,5 minutos recorrió 37 km, desde Calís, Francia, a Dover, Inglaterra, en un avión monoplano diseñado y fabricado por el mismo

## **I GUERRA MUNDIAL Y POSGUERRA**

Durante la I guerra mundial se usó como armas tanto los aeroplanos como las aeronaves más ligeras que el aire. Las urgentes necesidades de la guerra estimularon a los diseñadores para construir modelos especiales para reconocimiento, ataque y bombardeo.

Como consecuencia de la presión de la guerra fueron entrenados mas pilotos y construidos mas aviones en los 4 años de conflicto que en los 13 años transcurridos desde el primer vuelo.

En el año 1920 se crearon las primeras líneas aéreas para correo y pasajeros. Entre 1930 y 40 el transporte aéreo creció rápidamente y se acometieron frecuentes vuelos transoceánicos y de la larga distancia.

## **DESPUÉS DE LA II GUERRA MUNDIAL**

En diciembre de 1986 el avión ligero experimental Voyager completo con éxito el 1° vuelo alrededor del mundo sin escalas y sin repostar. Fue diseñado por Burt Rutan.

## **SINOPSIS HISTÓRICA DE LA FUEZA AÉREA ARGENTINA**

### **INTRODUCCIÓN**

La República Argentina como pocas naciones en el mundo, luce con legítimo orgullo el saber que posee una larga y fecunda tradición aerospacial, que nacida en los albores del siglo XIX con importantes manifestaciones aéreas, se desarrolló y consolidó a partir de la primera década del siglo XX a la par de las más avanzadas potencias del hemisferio norte, originando un proceso ininterrumpido integral de real liderazgo latinoamericano.

Durante el siglo XIX, en nuestro país, se realizaron muy esporádicas ascensiones aerostáticas en globos de aire caliente y de gas, de tipo circenses y acrobáticas, las que estuvieron a cargo de valientes y arriesgados aeronautas extranjeros, quienes exponiendo permanentemente sus vidas, recorrieron la América Latina con fines puramente lucrativos, frente a asombrados pueblos que se mantuvieron apáticos y sin demostrar interés alguno en emularlos ni en tener sus propios seguidores locales.

La primera ascensión aerostática que uniera a dos naciones sudamericanas, que estuvo a cargo del aeronauta español Esteban Martínez quien el 18 de setiembre de 1887, al mando de un globo de aire caliente, cruzara el río Uruguay, a la altura de las ciudades de Salto (Uruguay) y Concordia (Argentina),

Ya en la primera década del siglo XX, las ascensiones escalofriantes de José Silimbani y su esposa Antonietta Cimolini, quienes de origen italiano, asombraron al pueblo de todas las localidades del país que visitaron, hasta la trágica muerte de ésta, al caer en 1904 en el Río de la Plata.

Aquella actividad aerostática circense y acrobática del XIX, carente del apoyo popular, comenzó a revertirse en la cristiana Navidad de 1907 cuando se produjo una primera ascensión a cargo de argentinos, que tuvo un carácter científico y deportivo, hazaña aérea que inflamó el ánimo de todos los conciudadanos y diera origen a la Aeronáutica Argentina.

Dos ilustres compatriotas Aarón de Anchorena y Jorge Newbery, tripulando el globo Pampero de 1200 m<sup>3</sup> de gas, lograron unir el Campo de la Sportiva, actual Campo de Polo de Buenos Aires, con Conchillas en el departamento uruguayo de Colonia, luego de sobrevolar el Río de la Plata, logrando repetir aquella hazaña de 1887, de volver a unir por los aires a dos naciones sudamericanas.

Dentro de la pléyade de ilustres personalidades que dieron origen a las actividades aerostáticas primero y aéreas después, sobresalió con perfiles propios y relevantes la figura vigorosa y visionaria del Ingeniero Jorge Alejandro Newbery, primer Aviador Militar, a quien la Nación Argentina le otorgó justicieramente los exclusivos títulos de Precursor, Fundador y Benemérito de su Aeronáutica Civil y Militar y últimamente, el de Padre de la Patria Aeroespacial, en mérito a sus excepcionales servicios prestados en su corta pero fecunda vida profesional.

La II Guerra Mundial y otras posteriores comenzaron a darle la razón, si bien fueron la Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas de 1982 y las Guerras del Golfo Pérsico de 1991 y 1998 los teatros operacionales militares donde se habría de cumplir inexorablemente sus originales predicciones, anticipándose por años, a los reconocidos Padres del Poder Aéreo, los Generales Douhet, Trenchard y Mitchell.

Desde principios de 1910, comenzaron a llegar al país famosos y reconocidos aviadores extranjeros, quienes habrían de concretar los primeros vuelos argentinos, correspondiéndole este honor al italiano Ricardo Ponzelli quien el 30 de enero de aquel año, voló por primera vez utilizando un avión Voisin de 50 HP.

Al crearse en 1908 el Aero Club, se fijó entre sus propósitos primordiales el de incorporar la aviación militar a nuestro Ejército, lo que significó desarrollar una intensa y provechosa labor que culminó *en 1912*, al crearse la Escuela de Aviación Militar.

Se siguió de esta manera y en forma simultánea con las políticas institucionales y progresistas que se venían operando en los Ejércitos de las grandes potencias y en particular en Francia, donde desde el año anterior de 1911, se había incorporado el avión al uso militar, ejemplo que siguieron Alemania, Inglaterra, Rusia, Italia, Estados Unidos, etc.

La Argentina de entonces, al decir del académico historiador Felix Luna, "fue la expresión más acabada de la civilización europea en América".

En este estudio brindaremos una visión global de las dos etapas básicas que se divide la historia de la Fuerza Aérea, con una primera titulada: "Aviación Militar del Ejército" correspondiente al periodo de 1912 a 1944 y una segunda, "Aeronáutica Militar independiente" a partir de 1944.

## **AVIACIÓN MILITAR DEL EJERCITO**

Con la firma del Presidente de la Nación Dr. Roque Saenz Peña y refrendado por su Ministro de Guerra General de División Gregorio Velez, se promulgó el 10 de agosto de 1912 un decreto s/n° por el que se creó la Escuela de Aviación Militar dentro del ámbito de aquel ministerio, fruto merecido del esfuerzo del Aero Club Argentino.

La aviación militar fue cuna de la actual Fuerza Aérea, por así haberlo reconocido un decreto de 1954 que fijó como "Día de la Fuerza Aérea Argentina" el 10 de agosto, en razón de haber sido el día del año 1912 que tuviera su origen.

Con aquella escuela, se configuró el primer eslabón que tuvo la aeronáutica militar de Latinoamérica, una de las primeras del mundo.

Días después de su creación, el 8 de setiembre, aquel instituto fue una realidad al quedar inauguradas sus instalaciones en El Palomar, del predio militar de Campo de Mayo, siendo designado Director el Coronel Arenales Antonio Uriburu, quien alcanzó el honor de haber sido el primer titular de aquella naciente Aviación Militar Argentina.

La estrechez económica por la que atravesaba el Gobierno Nacional, característica que sería una constante de años, impidió que pudieran crear y organizar por si solos aquella incipiente aviación militar, que surgió como hemos expresado por decisión generosa y altruista de los hombres del Aero Club, que facilitaron el personal y el material necesario.

La Dirección Técnica de la flamante escuela, fue asumida por el Aero Club, a través de la tarea excepcional que cumplieran los Ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascias, que asignó además un instructor rentado por tres meses y sus aviones y globos de instrucción, en tanto se recibían importantes donaciones de comercios y

aún de particulares.

Dando comienzo a sus actividades, el 4 de noviembre se inició el primer Curso de Aviación de los veinte que habrían de desarrollarse hasta el año 1936, el que estuvo integrado por un oficial de Marina y diez oficiales del Ejército, entre estos el Teniente piloto aviador Manuel Felix Origone, quien semanas después, el 19 de enero de 1913, habría de caer inmolado en accidente aéreo y ser el primer mártir de la Aviación Militar Argentina.

El 25 de mayo de 1913, el pueblo porteño se vio sorprendido al presenciar el primer desfile aéreo con aviones militares que, para conmemorar la fecha patria, hicieron antes las autoridades nacionales reunidas en el Hipódromo Argentino de Palermo, que sirvió para demostrar la excelente preparación y pericia alcanzada.

Aquella dirección técnica del Aero Club habría de cesar en 1915, al considerar las autoridades nacionales que el personal militar superior egresado de la escuela, poseía suficiente capacitación para afrontar tal responsabilidad.

En torno a la denominación de este instituto, debe señalarse que para aquel año pasó a ser Escuela Militar de Aviación, nombre que habría de mantener hasta el año 1944 que, por un decreto se le restituyó el original de Escuela de Aviación Militar, tal como se la conoce actualmente.

Dos acontecimientos aeronáuticos de trascendencia ocurrieron en aquella década, el primero el 24 de junio de 1916 cuando los argentinos Eduardo Bradley y el Capitán Angel María Zuloaga vencieron al macizo andino al sobrevolarlo por sus altas cumbres con un globo desde Santiago de Chile a Uspallata y el segundo, el 13 de abril de 1918 cuando el Teniente aviador militar Luis C. Candelaria por primera vez y en un avión rudimentario y endeble, lo volvería a sobrevolar uniendo Zapala con Cunco en la república hermana de Chile.

Entre los días 3 y 28 de mayo de 1918, los tenientes aviadores militares Zanni, Antonio Parodi y Benjamín Matienzo intentaron repetidas veces tras- poner el macizo andino por Mendoza en escuadrilla, pero volvieron a fracasar en razón de las extremas condiciones meteorológicas, especialmente los fuertes vientos frontales.

Tales vuelos tuvieron un saldo trágico con el sacrificio del teniente Matienzo, quien desapareció el 28 de mayo con su avión Nieuport 28, cumpliendo con la palabra empeñada antes de partir: "Llegaré a Chile o me quedaré en la cordillera", héroe alado andino cuyos restos recién serían encontrados seis meses después, en tanto que su avión fue ubicado en 1950.

Los nuevos conocimientos y experiencias adquiridas en aquellas misiones, originaron cambios orgánicos importantes, el primero con la creación del Servicio Aeronáutico del Ejército en marzo de 1919 del que pasó a depender aquella Escuela, la que a su vez se ordenó disolver por decreto de enero de 1922 y su reemplazo por el Grupo 1 de Observación, que situado aún en El Palomar, configuró la primera unidad aérea militar organizada en base a una Plana Mayor, a escuadrillas de Observación, de Caza y de Bombardeo y a secciones fotográficas y de entrenamiento.

Además de cooperar en el tiro de artillería y en los trabajos de reconocimiento, fotografía aérea y radiotelegrafía, aquel Grupo 1 de Aviación al finalizar el año 1922 realizó vuelos de largos recorridos para ejercitar al personal en pruebas importantes de navegación, organizándose cuatro escuadrillas que partieron de El Palomar, una de observación a Jujuy al mando del capitán Oscar Lozano, otra de bombardeo a Posadas a cargo del capitán Elisendo Pissano, una tercera de caza a Río Gallegos al mando del capitán Parodi y una cuarta también de caza a Mendoza al mando del Teniente 1° Florencio Parravicini Diomira.

Respondiendo a las necesidades crecientes de la aviación militar, el 29 de enero de 1922 se constituyó el Gabinete Psicofisiológico, actual Instituto Nacional de Medicina Aeronáutica y Espacial, designándose primer titular al Cirujano de Cuerpo, asimilado a Teniente 1°, Doctor Agesilao Milano, eminente profesor de la

medicina aeronáutica y Benemérito de la Aeronáutica.

Otra hazaña notable de la época fue la que protagonizara el Mayor Pedro Zanni en 1924 y 1925, en su intento de ser el primer aviador argentino en dar la vuelta al mundo en avión, emulando a otros aviadores extranjeros y raid aéreo del que solo pudo volar de Amsterdam a Tokio, en sucesivas y riesgosas etapas por lugares desconocidos, desolados y sin infraestructura aeronáutica, que tuvo que suspender en suelo japonés al sufrir un accidente, proeza aérea que le dio renombre mundial.

En aquellos tiempos, surgió la Aviación Comercial Argentina, al crearse el 5 de setiembre de 1927 la Aeroposta Argentina S.A. origen remoto de la actual Aerolíneas Argentina y también la Fábrica Militar de Aviones, con asiento en Córdoba que, inaugurada el 10 de octubre del mismo año, produjo al año siguiente una primera serie del avión de entrenamiento Avro K – 504 y tiempo después otras de los cazas Dewoitine D – 21 y Curtiss 75 – 0, etc., iniciando una excepcional trayectoria aún vigente en el campo industrial aeronáutico.

El 10 de agosto de 1937, la Escuela Militar de Aviación pasó a ocupar sus nuevas y modernas instalaciones de arquitectura colonial, en las afueras de Córdoba, lugar donde se comenzó a usar como primer avión de instrucción elemental el famoso e histórico biplano biplaza Focke Wulf 44 J, producido en serie por aquella Fábrica.

Continuando con la evolución orgánica de la aviación militar, el Gobierno Nacional dispuso crear en diciembre de 1941 su Agrupación Transporte con asiento en la Base Aérea Militar de El Palomar, lo que permitió, entre otras, crear las primeras líneas aéreas estatales de fomento, las después conocidas como Líneas Aéreas del Estado – LADE.

El 11 de octubre de 1943 se constituyó la Escuela de Tropas Aerotransportadas, con asiento en Campo de Mayo, la que a partir del año siguiente pasó a integrar la Guarnición Aérea Córdoba como Escuela Militar de Paracaidistas, posibilitando que nuestro país fuera el 5° en el mundo en poseer estas modernísimas unidades militares después de Rusia, Alemania, Gran Bretaña y los Estados Unidos.

## **AERONÁUTICA MILITAR INDEPENDIENTE**

A comienzos de la década de 1940, los aviadores militares aspiraban a que la Aviación Militar alcanzara el rango de una fuerza aérea independiente, la tercera Fuerza Armada del país, tal como eran el Ejército y la Armada, con un Ministerio del Aire propio que dirigiera toda la actividad aérea nacional integrada, fines estos que fueron resistidos por ciertos núcleos de las otras fuerzas armadas.

Con la Revolución del 4 de junio de 1943, aquel camino apareció más expedito y encabezados por el entonces Teniente Coronel aviador militar Cesar R. Ojeda, vislumbraron la posibilidad de materializarlos rápidamente.

La reestructuración comenzó pocas semanas después de producirse aquella revolución dentro del propio Ministerio de Guerra, donde el 3 de agosto su Inspección General del Ejército existente desde el año 1923, fue reemplazada por el Comando en Jefe del Ejército, siguiéndoles otras importantes decisiones gubernamentales, entre ellas:

El 11 de febrero de 1944, la creación del Comando en Jefe de la Aeronáutica, que reemplazó al Comando de Aviación del Ejército, asignándole la responsabilidad de tener la alta dirección de los asuntos aeronáuticos de la Nación, con excepción de los concernientes a la Marina de Guerra y cuyo primer titular fuera el Coronel Bartolomé de la Colina,

El 1 de julio de 1944, la creación del Escalafón del Personal Militar Superior de la Aeronáutica Militar, que dispuso su baja del escalafón del Ejército, fecha clave e histórica de la separación definitiva de esta fuerza,

En octubre de 1944, la aprobación de la primera Ley Orgánica para el Personal Militar de la Aeronáutica, que fijó los nuevos grados militares y

El 4 de enero de 1945, la creación de la Secretaría de Aeronáutica dependiente de la Presidencia de la Nación, saliendo de esta manera del ámbito del Ministerio de Guerra pero que, a los efectos del artículo n° 81 de la Constitución Nacional, requirió que los decretos de esta Secretaría fueran refrendados por el citado Ministro.

Por un decreto del Gobierno Provisional de 1956, los Brigadieres (R) Angel María Zuloaga y Antonio Parodi, quienes habían sido titulares de la aviación militar del Ejército y en caso único que registra la historia, fueron ascendidos al grado de Brigadier General en razón.

Pasaron a integrar aquella nueva Secretaría de Aeronáutica:

Secretaría del Comando en Jefe de Aeronáutica,

Comando de las Fuerzas Aéreas Militares:

**Estado Mayor,**

**Unidades Aéreas:**

Regimiento 1 de Bombardeo,

Regimiento 2 de Caza,

Regimiento 3 de Ataque,

Agrupación Transporte,

Agrupación Entrenamiento,

Grupo 1 de Observación,

Batallón de Comunicaciones de Aviación y

Centro de Tiro y Bombardeo La Rioja.

**Bases Aéreas:**

Base Aérea Militar El Palomar,

Base Aérea Militar General Urquiza,

Base Aérea Militar Reconquista,

Base Aérea Militar El Plumerillo,

Base Aérea Militar Coronel Pringles y

Base Aérea Militar Tandil.

**Guarniciones Aéreas:**

El Palomar,

Paraná y

Córdoba

**Comando de Defensa Antiaérea Activa,**

**Dirección del Personal de Aeronáutica,**

**Asesoría Jurídica,**

**Instituto Aerotécnico,**

**Escuela Superior de Guerra Aérea,**

**Dirección de Institutos Aeronáuticos:**

Escuela de Aviación Militar,

Escuela de Especialidades y

Escuela de Tropas Aerotransportadas.

**Cuartel Maestro General de Aeronáutica:**

Dirección de Infraestructura,

Dirección de Sanidad de Aeronáutica,

Dirección Administrativa,

Dirección General del Material Aeronáutico:

Taller Regional Río Cuarto

Dirección de Estadística de Aeronáutica.

**Dirección General de Aeronáutica Civil:**

Dirección de Aeronáutica Comercial,

Dirección de Aeronáutica Deportiva,

Escuela Nacional de Aeronáutica y

Biblioteca Nacional de Aeronáutica.

Estas importantes decisiones al nivel nacional, configuraron un cuadro histórico extraordinario, que significó comenzar a conformar aquel ideal de poseer una Aeronáutica independiente e indivisible, que superara y remontara aquella reducida, desintegrada e ineficiente aviación militar de entonces.

A título de ejemplo, citemos el caso de la infraestructura aeronáutica del país, que al año 1945 era realmente alarmante, pues solo existía un modesto y desactualizado Aeropuerto Internacional, el de Morón (Presidente Rivadavia) y algunos aeródromos con pistas de tierra, que llevó a la conducción superior a adecuarlos prioritariamente a los tiempos modernos, sacrificando para ello muchas veces fondos de su presupuesto siempre insuficiente, al crear nuevos aeródromos, con pistas pavimentadas y equipamientos actualizados por todo el país, para satisfacer necesidades militares y civiles, especialmente de la aviación comercial, surgiendo los modernos Aeropuertos Internacionales de Ezeiza, de Córdoba, de Mendoza, el Aeroparque de Buenos Aires, etc.

Aquella situación institucional inicial habría de perfeccionarse con la reforma de la Constitución Nacional que se aprobara el 4 de marzo de 1949, que permitió crear nuevos Ministerios Secretarías de Estado, entre ellos en el Departamento de Aeronáutica y cuyo primer titular fuera el ya Brigadier Ojeda, medida con la que se logró total independencia funcional y plena igualdad con el Ejército y la Armada.

Estos nuevos ministerios militares habrían de mantenerse hasta el año 1958 en que el Gobierno Nacional dejó sin efecto aquella reforma constitucional de 1949, reemplazándolos por Secretarías de Estado de Aeronáutica, de Ejército y de la Armada, que a su vez se mantuvieron hasta el año 1966 en que sus funciones fueron absorbidas por sus respectivos Comandos en Jefe.

Al decir del Brigadier Mayor Ojeda, la Fuerza Aérea Argentina fue al año 1949 y en todos los aspectos, la más poderosa de Latinoamérica.

Fue en aquel año, que se crearon las nuevas unidades aéreas operativas, al constituirse el 15 de marzo seis Brigadas Aéreas: la I (El Palomar), la II (Paraná), la III (Reconquista), la IV (Mendoza), la V (Villa Reynolds) y la VI (Tandil) y posteriormente otras Brigadas Aéreas y Comandos Superiores, que en su constante evolución llegaron a los actuales Comandos de Operaciones Aéreas, de Material, de Personal y de Regiones Aéreas.

La investigación espacial fue otra actividad surgida por entonces, al realizarse en 1947 sus primeras experiencias que se habrían de continuar ininterrumpidamente hasta dar renombre mundial al país.

El 19 de diciembre de 1951 el Vicecomodoro Gustavo Marambio al mando de un avión Avro Lincoln, realizó un vuelo de exploración lejana al sur de la Patria, sobrevolando por primera vez las bases antárticas argentinas e iniciando otra excepcional actividad que aún perdura.

En este campo, es de señalar que el 29 de octubre de 1969 aterrizó por primera vez en la Base Aérea Vicecomodoro Marambio un avión biturbohélice Fokker F-27 que, conduciendo autoridades nacionales, dejó inaugurada aquella pista de uso permanente, marcando otro hito trascendente de esta historia.

La ley n° 19101 para el Personal Militar promulgada al 30 de junio de 1971 aún vigente, estableció en su artículo 1° que las Fuerzas Armadas serían exclusivamente el Ejército Argentino, la Armada Argentina y la Fuerza Aérea Argentina.

Con esta disposición legal, se normalizó la denominación de aquella fuerza militar que naciera a la vida independiente en 1944 como Aeronáutica Militar, no obstante existir desde el año siguiente el comando superior que se denominó Comando de la Fuerza Aérea Argentina, nombre éste que debió tener aquella.

La década siguiente estuvo signada por un hecho bélico sin precedente en el país, como fue aquella Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas de 1982, donde la Fuerza Aérea recibiera su glorioso bautismo de fuego y tuviera destacadísima actuación que significó la inmolación de 55 héroes alados en defensa de la Patria y cuyo análisis político y operacional ha sido encarado, entre otros, por prestigiosos Oficiales Superiores de la Fuerza que han publicado magníficas, verídicas e imparciales versiones del histórico

conflicto.

La Fuerza Aérea Argentina ha sabido mantener una constante actualización de sus medios operativos y reestructurarse en acciones militares conjuntas, no obstante las fuertes restricciones presupuestarias impuestas en los últimos años, todo ello conforme con los dictados de modernas doctrinas del Poder Aeroespacial, poniendo a disposición de la defensa nacional adecuados sistemas de armas para actuar en forma efectiva o disuasiva, integrada por aviones de fabricación nacional como los Pucará, los Pampa, etc. y extranjeros como los Mirages, los Skyhawk, los LearJet, los Hércules, los Boeing, los Fokker, etc.

### **1810 – ACTIVIDAD AEROSTÁTICA**

Obra en el Archivo General de la Nación una solicitud de un ciudadano holandés, Miguel Colombisse, radicado en la ciudad de Mendoza, por la cual solicita de la Primera Junta de Gobierno la cantidad de cuatro mil pesos para construir un "aerostat" esférico que, según el peticionante, sería impulsado por remos y dirigido por un timón. La solicitud fue denegada por el Dr. Mariano Moreno con fecha 6 de agosto de 1810.

### **1855 – ACTIVIDAD AEROSTÁTICA**

En el año 1855, en Buenos Aires, un francés de apellido Lartet conmovió a la ciudad con sus intentos infructuosos de brindar un espectáculo de aerostación.

Años más tarde, el aeronauta inglés Wells se elevó con éxito desde la Plaza de la Victoria con tal mala suerte, que el esférico se llevó enredado en una de sus cuerdas hacia las alturas a un desprevenido y aterrorizado espectador. Wells debió descender rápidamente y lo hizo sobre el Río de la Plata, lugar del que ambos fueron rescatados sin mayores inconvenientes.

### **1867 – EMPLEO DE AERÓSTATOS EN LA GUERRA**

Durante la Guerra del Paraguay fue utilizado un globo cautivo en la observación militar por parte de las fuerzas aliadas. Uno de los tripulantes fue el Sargento Mayor Roberto Chodasiewicz del Ejército Argentino.

### **1907 – COMIENZA NUESTRA ACTIVIDAD AEROSTÁTICA**



Jorge Newbery y Aarón de Anchorena, momentos antes de la histórica ascensión del "Pampero", aparecen en la barquilla, de la que pende el salvavidas facilitado por el transporte "Pampa", de nuestra marina.

A fines de 1907 regresó al país el joven diplomático argentino Aarón de Anchorena. Trajo consigo un esférico de 1200 m<sup>3</sup>, al que bautizará "PAMPERO", nombre criollo de uno de nuestros vientos. Invitó en ese entonces al conocido deportista Ingeniero Jorge Newbery a realizar juntos una ascensión. Fue así el día de la Navidad de 1907 el "PAMPERO" se elevó desde la Sociedad Sportiva Argentina, ubicada en el barrio de Palermo, para descender, dos horas después, en la vecina orilla del Uruguay. Jorge Newbery y Aarón de Anchorena fueron los primeros argentinos que realizaron una ascensión en su patria.

## **1910 – PRIMER AERÓDROMO ARGENTINO**

Ante la inminente llegada de los aviadores extranjeros se hacía imprescindible contar con un aeródromo que reuniera las condiciones de comodidad para los espectadores, como así también para las reparaciones y hangaraje de los aviones y una adecuada pista de vuelos.



Fue así como nació el primer aeródromo en Villa Lugano, barrio de Buenos Aires, más pueblo que ciudad, de calles de tierra transitadas por jinetes, carruajes y por algunos esporádicos arreos rumbo a los mataderos, que levantaban grandes nubes de tierra en verano.

Fue inaugurado el 23 de marzo de 1910. Tenía dos kilómetros de tierra apisonada, ocho hangares, una tribuna con palcos de doscientos metros de extensión, molino, bomba semi-surgente.

El público se mostró entusiasmado con aquellos vuelos y deslumbrado ante los Voisin, Farman y Bleriot, aviones que alcanzaban la fantástica velocidad de 60 kilómetros por hora.

El 30 de marzo de 1910, a las 21:00 hs volvía a elevarse rumbo a Lugano. El primer vuelo nocturno del mundo quedaba concluido.

## **1911 – INCORPORACIÓN DEL AVIÓN AL USO MILITAR**

Francia fue el primer país que incorporó el avión al uso militar. Al poco habían de seguirla Alemania, Inglaterra, Rusia, Bélgica, Italia y los Estados Unidos de Norteamérica. Ello sucedía en 1911.

Algunos oficiales de nuestro ejército habían aventurado juicios favorables sobre la conveniencia de contar con una aeronáutica militar, aunque los criterios se repartían a favor de los aviones y los dirigibles.

El mayor retirado Arturo Luisoni, concibió el proyecto de realizar una suscripción popular a fin de adquirir un dirigible. Recurrió entonces al barón Antonio de Marchi, espíritu abierto a todas las manifestaciones al progreso, que tomó como cosa propia la realización de tan ambiciosa inquietud.

La noticia fue recibida con general entusiasmo. Poco después se constituía la "Comisión Central Recolectora de Fondos Pro-Flotilla Militar Argentina" cuya presidencia estaría a cargo del barón de Marchi, presidente de la Sociedad Sportiva y del Ing. Jorge Newbery, que lo era del Aero Club Argentino. De inmediato comenzaron a recibirse importantes donaciones.

La realización de esta colecta en tiempo récord mediante la venta de rifas, tarjetas, estampillas, etc. puso de manifiesto la excepcional actividad realizada por los integrantes de la Comisión, como así también la generosa disposición de nuestro pueblo.

## **1912 – NACE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA**

El Presidente de la Nación Dr. Roque Sáenz Peña suscribió con fecha 10 de agosto de 1912 el decreto de creación de la Escuela de Aviación Militar. En los considerandos del mismo se hacía notar la actitud del Aero Club Argentino al poner a disposición su parque aerostático, elementos y profesores libres de todo gasto.

El lugar en el que habría de instalarse el nuevo instituto, uno de los primeros en su género en el mundo, era un terreno que el Ministerio de Guerra había cedido a la Compañía Aérea Argentina. Los directivos de la misma

en patriótico gesto, hicieron donación a la Escuela de Aviación Militar de las instalaciones con que contaba el campo. Fue designado Director Militar de la Escuela el Teniente Coronel Arenales Uriburu. La Dirección Técnica hasta tanto se contara con personal militar adiestrado en aviación y aerostación estaría a cargo del Aero Club Argentino.

La Escuela de Aviación Militar fue inaugurada el 8 de septiembre de 1912.

### **1920 – CREACIÓN DEL SERVICIO AERONÁUTICO DEL EJERCITO**

El 21 de marzo de 1920 se creaba el Servicio Aeronáutico del Ejército con dependencia de la Inspección General del mismo, siendo su primer director el Coronel Mosconi.

En tanto se recibieron los aviones Avro 504–K Gnome de 100 HP, que permitieron una mejor capacitación del personal de alumnos de la Escuela de Aviación Militar utilizando el eficaz método "Gosport" de enseñanza

### **1969 – SE FUNDA LA BASE AÉREA VICECOMODORO MARAMBIO**



Personal de la Fuerza Aérea, integrante de la Patrulla Soberanía fundó, el día 29 de octubre de 1969, la Base Aérea Vicecomodoro Marambio en la Antártida Argentina e inauguró la primer pista de tierra en el Continente Antártico, rompiendo el aislamiento con el Continente Blanco al permitir operar aviones de gran porte con tren de aterrizaje convencional.

### **1973 – ARGENTINA, PIONERA EN LAS RUTAS TRANSANTÁRTICAS**



En diciembre de 1973, un avión de la Fuerza Aérea Argentina, TC-130 *Hercules*, realiza el primer vuelo transantártico intercontinental de ida y regreso, desde continente americano, uniendo Buenos Aires con Canberra, Australia –vía Base Aérea Marambio en el Sector Antártico Argentino– sobrevolando el Polo Sur. Desde allí, la máquina se dirigió a la ciudad de Wellington, Nueva Zelanda, desde donde se inició el retorno a la Argentina.

Quedó así comprobada la factibilidad de concretar vuelos regulares comerciales en la misma ruta, hacia países de Oriente, toda vez que se abrevia sensiblemente el trayecto que se efectúa vía Los Angeles.

Posteriormente, en oportunidad de realizarse el Viaje de Instrucción Final de los Cadetes de la Escuela de Aviación Militar en 1974, vuelve a sobrevolarse la misma ruta llegándose esta vez, en vuelo directo, desde Nueva Zelanda hasta Río Gallegos, en nuestro territorio continental.

En 1979, con la utilización de un avión Boeing 707, la Fuerza Aérea Argentina concreta una importantísima operación aérea ante un requerimiento de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, consistente en el transporte de aproximadamente 31 toneladas de carga desde el Japón a nuestro país, y a cuyos fines, se optó por la ruta transantártica.



#### **Aclaración**

El bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina ha marcado honrosamente un camino a seguir y así lo comprenderán las nuevas generaciones de pilotos argentinos en el devenir del tiempo. Porque el ejemplo de sus muertos, perdurará.

La Fuerza intervino en una batalla en la que se observaron los usos y costumbres de la guerra con máximo cuidado, en particular con la población civil. Se abonaron escrupulosamente todos los servicios y abastecimientos que se requirieron y se evitaron molestias innecesarias a los pobladores.

El respeto al malvinense y a su seguridad se consideró como una responsabilidad básica del gobierno argentino.



Bandera argentina que ondeó en la BAM Malvinas desde el 2 de abril de 1982. Recibió su bautismo de fuego el 1° de mayo, a las 04:00 hs, cuando en la primera incursión de la RAF, un avión Vulcan B2, bombardeó la base. Ese mismo día, soportó varios ataques de aviones Harrier.

La Escuela de Aviación Militar es la depositaria de esta reliquia histórica.

#### **CONCLUSIONES:**

Este trabajo nos sirvió para saber más de nuestra aviación argentina, tenemos que estar orgullosos de nuestro pasado y conmemorar a los pioneros de la aviación que hoy nos dejan disfrutar de su herencia, el gusto de volar, la admiración de los aviones, y servir a nuestra patria.