GENESIS DEL
CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

1945 - 1960 **SEGUNDA PARTE**



WALTER MARCELO BENTANCOR
SUBOFICIAL MAYOR (R) F.A.A.

EDICIÓN 2025

aldo campos®

Bentancor, Walter

Génesis del Cuadro Permanente de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina 1945-1960 segunda parte /Walter Bentancor; adaptado por Aldo David Campos. 2da ed. ilustrada. San Antonio de Padua: Walter Bentancor, 2025.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga

ISBN

1. Historia Militar. I. Campos, Aldo David, adap. II. Título.

CDD

GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

1945 – 1960. Segunda Parte

Autor:

Walter Marcelo Bentancor © 2025.

mbentan@gmail.com

2da. Edición.
Buenos Aires.
Páginas 362. 210x297 cms. (Historia Aeronáutica)
Agosto de 2025.

Edición y Diagramación, Diseño de Tapa, Ilustraciones,
Retoque Digital: Lic. Aldo David Campos.

Marca Registrada. Derechos Reservados.
Las imágenes pueden estar sujetas a derechos de autor.
No se autoriza la reproducción comercial de las mismas.
Se dejaron hojas en blanco intencionalmente para su reproducción a doble faz.

Esta publicación es un trabajo de investigación personal y no representa la opinión del Ministerio de Defensa ni la de la Fuerza Aérea Argentina.

Índice

Introducción 15

Capítulo I – 1945. Secretaría de Aeronáutica.

Fuerza Aérea Argentina 19
Principales Protagonistas en la Creación de la Secretaría de Aeronáutica 20
Fundamentos del Decreto N° 288 – Creación de la Secretaría de Aeronáutica 21
Archivo General de Aeronáutica 31
Otras Realizaciones de la Secretaría de Aeronáutica 32
Año 1946 32
Año 1947 33
Año 1948 34
Año 1949 34
Año 1950 34
Principales Aeronaves Utilizadas por la Fuerza Aérea Argentina hacia 1945 38
Caza 38
Transporte 39
Aerofotografía 39
Bombardero 40
Entrenamiento 41
Principales Aeronaves Incorporadas por la Fuerza Aérea Argentina a partir de 1945 42
Caza Interceptora 42
Caza 42
Bombardero Pesado 43
Transporte 44
Enlace 45
Entrenamiento 46
Portada de la Revista FLIGHT 47
Incorporación de Aeronaves a la Fuerza Aérea Argentina 48
Braden o Perón 52
Convenio Anglo-Argentino 53

Capítulo II – Las Tres Vertientes

Los Primeros 61
Boletín Aeronáutico Reservado N° 1 62
Con nombre y apellido 63
Nuevos grados del personal militar subalterno de Aeronáutica 65
Personal Subalterno 65
Insignias de grado 1945 66
Ingreso a la Escuela de Aviación Militar, de Suboficiales y Clases 67

Creación del Escalafón "Provisorio" de Servicios especiales para Suboficiales y Clases 69
Aprobando con carácter provisional los distintivos para Oficiales y Personal Subalterno 71
Personal Subalterno de la Aeronáutica Militar 73
Acreedores al Uso del Distintivo Correspondiente a su Especialidad 73
Distintivos del Personal Subalterno 74
Descripción de los Distintivos para los Distintos Cuerpos y Servicios 76
Prescripciones Generales y Disposiciones sobre el uso de los Distintivos Reglamentados 77
Emblema de Aeronáutica 78
Exigencias Mínimas para la Obtención del Título y Distintivo de "Paracaidista Militar" 79
Suboficiales y Clases Subinstructores de Tropa pueden optar por la Especialidad Oficinista 80
Primeros Ascensos al Grado Inmediato Superior de Suboficiales y Clases de Aeronáutica 80
Cuerpo del Aire 80
Escalafón de Pilotos Militares 80
Escalafón de Bombarderos y Ametralladores 81
Escalafón de Radiooperadores de Avión 81
Escalafón de Fotógrafos de Avión 81
Total Cuerpo del Aire 81
Cuerpo Técnico 82
Escalafón de Mecánicos de Aviación 82
Escalafón de Mecánicos de Comunicaciones 83
Escalafón de Mecánicos Armeros 83
Escalafón de Conductores Motoristas 84
Total Cuerpo Técnico 84
Cuerpo De Tierra 84
Escalafón de Tropas de Aeronáutica 84
Escalafón de Tropas de Comunicaciones 85
Escalafón de Paracaidistas 85
Escalafón de Servicios Especiales 85
Total Cuerpo de Tierra 85
Cuerpo Auxiliar 86
Escalafón de Auxiliares de Intendencia 86
Escalafón de Enfermeros 86
Escalafón de Preparadores 86
Escalafón de Oficinistas 86
Escalafón de Artesanos 86
Total Cuerpo Auxiliar 86
La Primera Vertiente 88
Incorporación de Suboficiales Combatientes y Auxiliares Provenientes del Ejército Argentino 88

Decreto 29376/44. Reclutamiento de Personal Subalterno de Aeronáutica 90
La Segunda Vertiente 91
Incorporación de Suboficiales Provenientes de la Marina de Guerra 91
Decreto N° 2495/45 92
Viejas Tradiciones 93
Comenzar desde Cero 94
Reincorporación de Personal de Baja de Ejército y Marina 95
La Tercera Vertiente 96
Incorporación de Personal Civil Asimilado 96
Ley Orgánica para el Personal Militar de Aeronáutica 98
ANEXO 2. Escalafón del Personal 103
ANEXO 3. Agrupamiento del Personal. Boletín Aeronáutico Público N° 90. Ley Orgánica para Personal Militar de Aeronáutica 104
ANEXO 5. Cuerpos y Escalafones del Personal Subalterno 105
Alberto A. Galati. Paracaidista Civil, asimilado a Suboficial Mayor 106
Reclutamiento Transitorio de Personal Subalterno 108
Especialidades y Abreviaturas. Personal Militar Subalterno. Aeronáutica Militar 110
Comida de Camaradería 111
Remuneración Mensual 114
Insignias de Grado. 1946 115
Cabo Mayor "En Comisión" 117
Una Historia, de Miles 117
Marinero de Mar 117
Incorporación como Personal Civil 118
Alta Como Cabo Mayor 119

Capítulo III – Institutos de Formación de Clases y Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina

Escuela de Especialidades de Aeronáutica 125
Su Evolución 125
Formación y Especialidades Iniciales 127
Perfil del Aspirante 128
Los Orígenes 130
Sueños de Volar 130
Doctrina de Personal 135
Sociabilidad y Moral Militar 135
Escuela de Clases de Aeronáutica 137
Escuela de Mecánica de Aeronáutica / Escuela de Especialidades de Aeronáutica = Escuela de Suboficiales de Aeronáutica 139
Mecánico Militar de Aeronáutica 140
Requisitos de Ingreso a la Escuela de Mecánica de Aeronáutica 141
Constitución de Comandos Superiores en la Fuerza Aérea Argentina 142
Escuela de Especialidades de Aeronáutica y Escuela de

Clases de Aeronáutica 142
Testimonios 142
S.M. (R) Martin Lidorio Guzmán. Mecánico de Aviación. Promoción XII ... 142
Cabo Mayor – Cabo Principal. S.M. (R) Elvio Ramón Debernardo.
Mecánico de Aviación. Promoción IX. 1948-1950. Escuela
de Clases y Especialidades Aeronáuticas 143
Anécdotas Parte I 144
Aprendiz en el Instituto Aerotécnico de la Fábrica Militar de Aviones 144
Primer Vuelo del "Pulqui I" 145
El Porqué de la Baja Como Operario 146
Anécdotas Parte II 146
Ingreso a la Escuela de Clases y Especialidades Aeronáuticas 146
Huelga de Hambre e Insubordinación 148
S.M.(R) Eduardo Federico Frankerberger. Promoción XVII – 1956 148
Acerca de la Estación Aérea Albrook (Panamá) 150
S.M. (R) Eduardo Federico Frankerberger. Mecánico
Radiotelegrafista. Promoción XVII. 1956 150
Ingreso a la Escuela de Mecánica de Aeronáutica 151
Sucesos de la Revolución de 1955. Testimonio del
S.M.(R) Eduardo Federico Frankenberger 151
Egreso 154
Aspirantes en Combate 155
Los Caídos 159
Cesan Los Combates 159
Testimonio de un "Tropero". Primera Promoción 162
S.M. (R) Ramón Toledo. Primera Promoción de la Especialidad
de Seguridad y Defensa. Promoción VIII Escuela de Clases y
Especialidades de Aeronáutica 163
Alojamiento Provisorio 164
Período 1955 – 1960 166
Pasada la "Revolución". Escuela de Suboficiales de Aeronáutica.
Promoción XVIII 1955-1958. Huelga de Hambre (¡Otra Más!).
Anécdota 167
Nuevas Especialidades 168
Nómina de Especialidades en la E.SB.A. hacia el año 1958 169
Cantidad de Egresados Período 1945 – 1960 170
Escuela de Especialidades De Aeronáutica. Escuela de Clases
de Aeronáutica. Escuela de Mecánica de Aeronáutica.
Escuela de Suboficiales de Aeronáutica. Escuela de Suboficiales
de la Fuerza Aérea Córdoba 170
Conclusiones 171
Escuela de Suboficiales de Aeronáutica 172
1945 – 1960 – Pictorial 172
Anexo. Escuela de Suboficiales de Aeronáutica 177
Emblemas, Uniformes e Insignias. Heráldica del Emblema de la

Escuela de Especialidades de Aeronáutica. Descripción Reglamentaria. 177
Emblema para Uso en Uniforme 177
Escuela de Clases 178
Distintivo de Abanderado 178
Uniformes de Aspirantes. Período 1944 – 1954 179
Uniforme para Aspirantes. Cursos de Clases 180
Uniformes de Aspirantes en Uso hasta el Año 1954 181
Descripción de las Principales Prendas 183
Modificaciones al Uniforme de Aspirante 184
Fusil Máuser Modelo 1909 187
"La Novia del Aspirante" 187
El Máuser Modelo Argentino 1909 en Nuestro País 187
Introducción 187
Marcado 189
Marcas Especiales 189
Datos Técnicos 190

CAPÍTULO IV – ESCUELAS TÉCNICAS. ESCUELAS DE CURSOS PROFESIONALES. CENTROS DE INSTRUCCIÓN.

La Cuarta Vertiente 193
Escuela de Cursos Profesionales "El Palomar" 194
Curso de Meteorologistas 194
Alta de los Primeros Aspirantes. Curso de Clases Meteorologistas 196
Curso de Clases Meteorologistas. BAM "El Palomar" 1948. Pictorial 196
La Base Aérea Militar "El Palomar" como Centro de
Reclutamiento para Clases 200
Escuela de Cursos Profesionales "El Palomar" 201
Curso de Clases Oficinistas 201
Testimonio del S.M.(R) Salvador Raúl Vilardo. Promoción XI – 1954.
Oficinista 201
Nuevo Instituto Militar. 1956 202
Autoridades del Nuevo Instituto Militar 203
"Escuela de Suboficiales de Aeronáutica". Cuerpo Profesional
Escalafón Oficinistas 203
Un Curso y su Bautismo de Fuego. 1955 204
Testimonio del S.P. (R) Norberto Antonio Mazzone. Promoción XII.
Oficinista 204
Revolución de 1955 205
Suboficial Mayor (R) Limber Martínez 207
Suboficial Mayor (R) VGM EDB Juan Carlos Luján 208
Curso de Clases Oficinistas. B.A.M. "El Palomar". Pictorial 210
Escuela de Intendencia. Curso de Clases de Intendencia.
B.A.M. "El Palomar" 213
Testimonio 215
Escuelas de Aprendices Operarios 219

Especialidades Dictadas en las Escuelas de Aprendices Operarios 220
Plan de Estudios – Materias Dictadas 221
Finalidad de las Escuelas de Aprendices 221
Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica 225

Capítulo V – Evolución y Consolidación de los Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina

Made In England 231
Clases de Aeronáutica "En Comisión" 231
Año 1954 235
Total de Personal de Suboficiales Egresados de la Escuela de Radar – Grupo 1 de Vigilancia Aérea – 1950/1960 238
Curso Mecánico de Radar 238
Curso Operadores de Radar/Vigilancia y Control Aéreo 239
Curso de Oficiales Operativos 239
Curso de Auxiliares Operativos 239
Año 1960 241
Operador de Comunicaciones 241
Llegan los Bombarderos Pesados 242
Especialidad: Mecánicos de Aviación 242
Especialidad: Radiooperadores de Aviación 243
Especialidad: Mecánicos Armeros 243
Postales desde Inglaterra 244
Radiooperador de A Bordo 248
Recuerdos de un Radiooperador de A Bordo 248
Tripulación Bombardero Avro "Lincoln" 250
Ubicación Puestos Tripulantes de Suboficiales en el interior de los Bombarderos Avro "Lancaster" y "Lincoln" 251
De la Antártida a Turquía. Con el Avro Lincoln "Cruz del Sud" (LV-ZEI) - Operación Bandeja (Ayuda humanitaria) 252
El Ingenio de Nuestros Suboficiales 254
Radiooperadores de Avión 256
Egresado de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica 256
Mecánico de Aviación 256
Egresados de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica 256
Mecánico Armero 256
Egresados de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica 257
Primeros Suboficiales Aeronáuticos Antárticos 259
Grupo de Tareas Antártico 259
Primeros Tripulantes Antárticos Suboficiales 263
Douglas DC-3 T-20 263
Avro "Lincoln" B-030 263
Personal de Mantenimiento F.A.T.A. (Fuerza Aérea de Tareas Antárticas) 263
Récord Mundial de Paracaidismo 268

Lincoln y Lancaster en números 271
Horas Voladas 1947/1967 271
Accidentes con destrucción Total 271
Total de Suboficiales Especialistas que prestaron servicios como Tripulantes en Lincoln y Lancaster 1947/1967 271
Testimonio de un Mecánico de Lincoln 272
Suboficiales A Chorro 272
Aviadores Militares 273
Suboficiales Especialistas 273
Historias de Suboficiales Cazadores 277
El Primer Suboficial en el "Doble Cabina" 278
"Que te Diviertas" 278
Una Inspección Complicada 281
Gloster Meteor Pictorial 283
De "Ganchos", "Asimilados" y "De Escuela" 285
"Ganchos con Rombos" 287
Mayor (R) VGM D. Guillermo Sabino Posadas 291
Efectivos del Personal Subalterno por Categoría, Cuerpo, Grado y Escalafón; al mes de junio de 1952 293
Cuadro Permanente 293
Cuerpo de Comando 293
Escalafón Provisorio de Pilotos Militares 293
Escalafón Técnico y General 293
Cuerpo Profesional Auxiliar 294
Escalafón Sanidad 294
Escalafón Intendencia 294
Escalafón Oficinista 295
Escalafón Músicos 295
Escalafón Artesanos 296
Cuerpo de Retiro Activo 296
Cuadro de la Reserva Incorporada 296
Cuerpo de Comando 296
Totales Cuerpo de Comando 296
Totales Cuerpo Profesional Auxiliar 297
Cuerpo de Retiro Activo 297
Cuadro de la Reserva Incorporada 297
Cuerpo de Comando 297
Efectivos Personal de Alumnos 297
Suboficial Principal Ildefonso Pelayo Rey. Su Homenaje 300
Antecedentes Personales 300
Suboficiales. Entre Hazañas y Política 302
En Búsqueda de Benjamín Matienzo 308
Meciéndose entre las Nubes 308
En el Techo de América 308
1955. "Cristo Vence" 311

"Dios es Justo" 313
Suboficiales Fallecidos en los Sucesos Revolucionarios
de Septiembre de 1955 314
"Ni Vencedores Ni Vencidos" 315
Protagonistas 317
Doctrina Made in U.S.A. 318
Modernización De La Fuerza Aérea 320
Suboficiales Argentinos en la Guerra del Congo 322
Integrantes del Segundo Contingente 322
Un Cuadro Consolidado y Probado en Combate 323

Capítulo VI – Evolución de los Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina a la Actualidad

Evolución de los Suboficiales desde 1960 hasta la actualidad 327
Guerra de Malvinas 329
Suboficiales Fallecidos en la Guerra de Malvinas, reconocidos
como Héroes Nacionales por ley 24.950 329
1° de mayo de 1982. Bautismo de Fuego de la Fuerza
Aérea Argentina. Ataque a la Base Aérea Militar Cóndor 330
Suboficial Auxiliar (PM) VGM Mario Duarte 331
Suboficial Auxiliar (PM) VGM Juan Antonio Rodríguez 332
Cabo Principal (PM) VGM Miguel Ángel Carrizo 332
Cabo Principal (PM) VGM José Alberto Maldonado 333
Cabo Principal (PM) VGM Agustín Hugo Montaño 333
Cabo Principal (PM) VGM José Luis Peralta 334
Cabo Principal (PM) VGM Andrés Luis Brashich 334
10 de mayo de 1982. Hundimiento del buque
ARA "Isla de los Estados" 335
Cabo Primero (PM) VGM Héctor Hugo Varas 335
1° de junio de 1982. Derribo del C-130 "Hércules", Matrícula TC-63 336
Suboficial Mayor (PM) VGM Julio Jesús Lastra 337
Suboficial Principal (PM) VGM Manuel Alberto Albelos 338
Suboficial Auxiliar (PM) VGM Miguel Ángel Cardone 340
Suboficial Auxiliar (PM) VGM Carlos Domingo Cantezano 340
7 de junio de 1982. Derribo del Lear Jet 35A, Matrícula T-24 341
Exploración y Reconocimiento Aerofotográfico 341
Suboficial Principal (PM) VGM Francisco Tomas Luna 342
Suboficial Ayudante (PM) VGM Guido Antonino Marizza 342
**Suboficiales Condecorados con la "Cruz de la Nación Argentina
al Heroico Valor en Combate" durante la Guerra de Malvinas** 344
Suboficial Mayor (R) VGM Carlos Omar Ortiz 344
Información Personal 344
Carrera Militar 344
Guerra de Malvinas. 1982 344
Ataque al Puerto Argentino. Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea.

1° de mayo de 1982 345
Postguerra 345
Condecoraciones 345
Reconocimientos 345
Suboficial Principal (R) VGM Pedro Prudencio Miranda 346
Información Personal 346
Carrera Militar 346
Guerra de Malvinas. 1982 347
Condecoraciones 347
La Mujer en la Actividad Militar: rompiendo barreras históricas 349
La mujer Suboficial en la Fuerza Aérea 349
Primer Egreso en la Fuerza Aérea 349
Primer Ingreso de Curso Regular en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba 350
Primera Suboficial Mayor en la Fuerza Aérea 350
Primera Paracaidista en la Fuerza Aérea 350
Guerra de Malvinas. 1982 351
La mujer en la Antártida 354
Misiones de Paz de las Naciones Unidas 355
UNFICYP - Fuerza de la ONU para el Mantenimiento de la Paz en Chipre (1993 hasta la actualidad) 355
Primera Misión de Seguridad y Defensa en Chipre 356
MINUSTAH - Misión de Estabilización de las Naciones Unidas en Haití (2004 - 2017) 357
Agradecimientos 359
Bibliografía 361
Consideraciones sobre el Autor 365

INTRODUCCIÓN

Dedicado a mi abuelo S.M.(R) Antonio Prividera y a todos los Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina que ofrendaron su vida en actos del servicio y en combate.

La segunda parte de esta Génesis del Cuadro de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina está dedicada al período que abarca desde el año 1945 a 1960.

El 4 de enero de 1945 se produce, con la creación de la Secretaría de Aeronáutica, la independencia total de la Fuerza Aérea Argentina convirtiéndose en la tercera de las armas, junto al Ejército y la Armada.

Todos los medios aéreos, la infraestructura y el personal integrante del Comando de Aeronáutica pasan a depender de la flamante Secretaría, ocasionando nuevas reestructuraciones sobre todo en lo concerniente a los escalafones del Personal Militar Subalterno.

Los Suboficiales Pilotos Militares pasan a integrar un nuevo "Escalafón Provisorio", siendo esta una sentencia para su futuro dentro de la institución, decretando el final de una era iniciada por el Sargento 1° Francisco Sánchez allá por el año 1913.

La Escuela de Especialidades de Aeronáutica comienza a proveer de nuevos Clases al Cuadro de Suboficiales, mutando con otras designaciones hasta llegar a la de Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea.

A partir de 1947 y como parte de un Plan integral de reequipamiento militar, la Fuerza Aérea Argentina recibe gran cantidad de material aéreo de primer orden que, sumado al impulso dado a la Fábrica Militar de Aviones, la convierten en una de las más poderosas del continente.

Esa situación trajo aparejado la necesidad de incorporar más personal especialista, siendo insuficiente el disponible. Para ello, se permitió recurrir al personal proveniente de la Armada, del Ejército y Civiles asimilados, lo que se conoció como "Las Tres Vertientes" que conformaron el Cuadro Permanente de Suboficiales de la Aeronáutica Militar. Las llamadas Escuelas de Aprendices de Aeronáutica también tuvieron un rol importante en la formación de personal técnico.

Hubo reclutamientos masivos zonales con realizaciones de Cursos en las Unidades, desde donde los candidatos egresaban con jerarquía militar.

Como era de esperar, y siempre en base a la modernidad de las nuevas aeronaves y equipos, se fueron creando nuevas especialidades, aunque ya definido el rol meramente "técnico" del Suboficial aeronáutico.

Lamentablemente, la política incursionó en las Fuerzas Armadas, tomando a los Suboficiales como botín. Si bien muchas de las nuevas medidas los

beneficiaban, también produjeron fisuras internas sobre todo con el Cuadro de Oficiales, creando un ambiente de desconfianza que alcanzó su clímax en los lamentables sucesos revolucionarios que azotaron a la década del 50.

La vestimenta no sufrió grandes cambios, solo los hubo en lo que respecta al diseño de las insignias de Grado. Los Clases y Suboficiales mantuvieron la misma hasta mediados de la década del sesenta. Se imponía la moda "a la inglesa".

Las Tropas de Aeronáutica continuaron con sus funciones prioritarias de colaborar con la defensa de los aeródromos y proveer a los servicios internos de personal para múltiples tareas, tanto administrativas como operativas.

Para el año 1960, el Cuadro Permanente de Suboficiales ya había alcanzado una organización y madurez que derivó en la creación de otro instituto de formación para complementar a la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea, el llamado C.I.PR.A (Centro de Instrucción Profesional Aeronáutica)[1]. La Fuerza Aérea Argentina se adaptaba a las doctrinas que imponía el nuevo orden mundial, sobre todo en lo referente a la llamada "Guerra Fría" y a las nuevas amenazas globales e internas.

La Fuerza Aérea es un arma profesional que requiere un constante perfeccionamiento de sus hombres, diferenciándola del resto por el trabajo en equipo sin diferencias de jerarquías en dónde la principal misión es volar, y los Suboficiales son la columna vertebral de un cuerpo, cómo quedaría demostrado en la Guerra del Atlántico Sur de 1982.

Hasta aquí, la historia del nacimiento, crecimiento y formación de los hombres que hoy conforman el Cuadro Permanente de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina.

Walter Marcelo Bentancor
Suboficial Mayor (R)
Fuerza Aérea Argentina

[1] Creado en 1960 como "Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica", en 1979 cambia su nivel orgánico y denominación por "Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina - Ezeiza". En 1991, reteniendo las funciones de formación de personal, pasa a constituirse como "Base Aérea Militar Ezeiza" y en 1998 toma la denominación "Instituto de Formación Ezeiza". En 2023, a través de Resolución del Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, retoma la denominación de "Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina - Ezeiza".

GENESIS DEL
CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

CAPITULO I



1945
SECRETARÍA DE AERONÁUTICA

Efectivos pertenecientes a la Fuerza Aérea Argentina desfilan por primera vez como arma totalmente independiente. Se observan en primer término aviones Lockheed 12B Electra Junior, Junkers Ju-52/3m y cazas Curtiss H 75-0 Hawk/75-0 FMA. Foto: Archivo del Autor.

CAPÍTULO I

FUERZA AÉREA ARGENTINA

En el año 1944, la dimensión e importancia de los factores de poder aéreo y la conciencia que existía en ellos, y de su indivisibilidad, avalaban el deseo de los aviadores de contar con un organismo independiente de conducción.

Si la Primera Guerra Mundial hizo notar el fenómeno nuevo del avión, la Segunda mostró su papel decisivo. Fue ese un año germinal, en el que la aviación se desprendió de la Inspección General del Ejército y, con su propio Comando en Jefe de Aeronáutica, al mando del entonces Coronel Bartolomé de la Colina, aviador militar e ingeniero aeronáutico, pasó a depender del Ministerio de Guerra.

Se crearon en su transcurso una veintena de organismos específicamente aeronáuticos y se redactó el Decreto Ley Orgánica del Personal de la Aeronáutica Militar. Algunos de sus conceptos reflejan la labor docente realizada, entre otros, por el Mayor Juan Rawson de Bustamante, doctrinario del Poder Aéreo y formador de varias generaciones de aviadores.

Finalmente, el 4 de enero de 1945 se creó la Secretaría de Aeronáutica, cuyo titular fue el ya Comodoro de la Fuerza Aérea Argentina Bartolomé de la Colina, principal propulsor de la independencia.

La naciente Fuerza Aérea Argentina se constituyó durante todo el año 1945, con el aporte masivo del personal, el material y la infraestructura de la Aviación del Ejército, completándose con la incorporación de aviadores, ingenieros aeronáuticos y médicos especialistas de la Aviación Naval, y de Oficiales del Ejército que pasaron a integrar el Cuerpo de Tierra. Primer Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea fue el Comodoro Edmundo Sustaita.[2]

El Sargento Eduardo Romero se convirtió en la primera víctima con jerarquía militar en la historia de la aviación argentina. No se puede afirmar que lo fue de la militar, ya que esta no existía como tal. Aun así, le correspondió a un Clase ese triste honor. La desaparición de ambos tripulantes del *"Pampero"* (junto a Eduardo Newbery) significó el primer sacrificio en aras de la Aviación Argentina.



PRIMER ESCUDO DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
Imagen: aldocampos®

> *"El fin de 1944 nos sorprendió trabajando. El 26 de diciembre, un día después de la Navidad, el Coronel Perón llamó al Brigadier de la Colina y le expresó: "Cómo la aviación ha funcionado bastante bien, yo los voy a premiar creando la Secretaría de Aeronáutica".*
>
> **Brigadier Mayor César Ojeda**
> **"Los orígenes de la Fuerza Aérea Argentina"**

[2] Recopilación del libro "FUERZA AÉREA ARGENTINA. 25 Años al Servicio del País". 30 de junio de 1971.

PRINCIPALES PROTAGONISTAS EN LA CREACIÓN DE LA SECRETARÍA DE AERONÁUTICA.



Mayor Juan Rawson de Bustamante.
Nacido el 21 de enero de 1902 en la ciudad de Buenos Aires. Ingresó a la Escuela Militar de Aviación el 12 de mayo de 1927, obteniendo los diplomas de "Piloto Militar" y de "Aviador Militar". Realizó una destacada labor docente en la Escuela de Comando y Estado Mayor de la Fuerza Aérea siendo autor de numerosos trabajos sobre el Poder Aéreo, el desarrollo y la importancia de la aviación militar.
Fuente: Escuela Superior de Guerra Aérea
www.esga.mil.ar



Coronel Edmundo Sustaita.
Dado de alta en el escalafón de la Aeronáutica Militar permanente con el grado de Comodoro, el equivalente al grado de Coronel que ostentaba dentro de las filas del Ejército. Posteriormente se creó el cargo de Comandante de la Fuerza Aérea Argentina, máximo cargo de mando militar dentro de la fuerza, el 9 de febrero de 1945. Ese mismo día se lo designó como el primer titular de la Aeronáutica.
Foto: D.E.H. – F.A.A.





El General Edelmiro Julián Farrell ejerció la Presidencia de la Nación Argentina desde el 25 de febrero de 1944 hasta el 4 de junio de 1946.

El Coronel Juan Domingo Perón ejerció la titularidad del Ministerio de Guerra y luego la vicepresidencia de la Nación secundando a Farrell. La decidida acción de ambos posibilitó la creación de la Secretaría de Aeronáutica. (Fuente: Sitio Web todo-argentina.net).

FUNDAMENTOS DEL DECRETO Nº 288 – CREACIÓN DE LA SECRETARÍA DE AERONÁUTICA

Es de destacar la infatigable labor desarrollada por el personal que en esa época constituían los cuadros de Oficiales y Suboficiales de Aeronáutica, quienes, siendo motivados y conducidos acertadamente por las autoridades superiores, cumplieron con los plazos previstos asumiendo con responsabilidad la enorme tarea demandada.

> *"Que la importancia de la Fuerza Aérea como elemento fundamental para el logro del éxito de las operaciones de guerra ha quedado evidenciada en el actual conflicto bélico (Segunda Guerra Mundial);*
>
> *"Que por su parte el avión asume cada día un papel más preponderante como medio de transporte, calificándose, así como un nuevo factor extraordinario de progreso y de vinculación entre los hombres y las naciones;*
>
> *"Que uno y otro aspecto de la aviación, originan a la vez industrias especializadas o determinan orientaciones particulares a la industria* general *que es preciso atender si es que se desea una producción aeronáutica argentina;*
>
> *"Que asimismo es necesario impartir y facilitar la instrucción práctica de vuelo a la población civil y crear, mantener, y fiscalizar la infraestructura para que el vuelo pueda efectuarse con la intensidad y seguridad propia de su adelanto técnico;*
>
> *"Que los aspectos señalados se relacionan entre sí, tanto en las misiones de guerra de la aviación como su permanente influencia en la vida del país, creando un conjunto de actividades y problemas de importancia tal que sólo un organismo de la más alta jerarquía político-administrativa podrá atenderlos con más eficiencia;*
>
> *"Que en este sentido este Gobierno desde la primera hora se ha preocupado intensamente en la integración de la Aeronáutica Argentina, disponiendo sucesivas medidas tanto en el orden civil como militar las que han culminado con el Decreto Ley Orgánica del Personal de Aeronáutica Militar que permiten en esta oportunidad atribuir su gobierno, dirección y mando a un organismo con categoría de Secretaría de Estado"; etc.*[3]

El decreto de creación en su artículo segundo establecía que las dependencias del Ex Comando en Jefe de Aeronáutica, pasaban a depender de la nueva Secretaría de Estado y que eran las siguientes:

- Secretaría del Comando en Jefe de Aeronáutica.
- Asesoría Jurídica.
- Dirección General del Personal de Aeronáutica.
- Comando de Defensa Antiaérea Activa.
- Instituto Aerotécnico.

[3] WAHNISH, José A. y FRENCH, Carlos R. "Creación de la Fuerza Aérea Argentina y síntesis de la evolución del Poder Aéreo Nacional (I)", Revista ESTRATEGIA, Publicación Bimestral Julio-agosto, 1979.

- Escuela Superior de Guerra Aérea.
- Dirección de Institutos Aeronáuticos.
- Escuela de Aviación Militar.
- Escuela de Especialidades.
- Escuela de Tropas Aerotransportadas.
- Cuartel Maestre General de Aeronáutica.
- Dirección de Infraestructura.
- Dirección de Sanidad de Aeronáutica.
- Dirección Administrativa.
- Dirección General del Material Aeronáutico:
  - Taller Regional Río IV.
  - Taller Regional Quilmes.
- Dirección General de Estadística de Aeronáutica:
  - Dirección General de Aviación Civil.
  - Biblioteca Nacional de Aeronáutica.
  - Dirección de Aeronáutica Comercial.
  - Dirección de Aeronáutica Deportiva.
  - Escuela Nacional de Aeronáutica.
- Comando de las Fuerzas Aéreas Militares:
  - Agrupación Entrenamiento.
  - Centro de Tiro y Bombardeo “La Rioja”.
  - Grupo 1 de Observación.
  - Regimiento 1 de Bombardeo.
  - Regimiento 2 de Caza.
  - Regimiento 3 de Ataque.
  - Batallón de Comunicaciones de Aviación.
- Bases Aéreas Militares:
  - El Palomar.
  - El Plumerillo.
  - Coronel Pringles.
  - General Urquiza.
  - Reconquista.
  - Tandil.
- Guarniciones Aéreas:
  - El Palomar.
  - Paraná.

- Córdoba.

Si comparamos la nómina de las dependencias citadas con las que recibió el 11 de febrero de 1944 el Comando en Jefe de Aeronáutica, se deduce que la labor de organización, equipamiento y funcionamiento de nuevas unidades durante el año 1944 fue realmente sorprendente.[4]



Proyecto del Edificio correspondiente a la Secretaria de Aeronáutica. El mismo se erigiría en terrenos ubicados en la actual Av. Figueroa Alcorta, Pampa, Echeverría y vías del entonces Ferrocarril del Estado. Foto: Archivo del Autor.

Para dar una idea de la magnitud de la labor desarrollada para hacer realidad la creación de la Secretaría y de la Fuerza Aérea como arma independiente, hubo que preparar documentos fundamentales que darían solidez jurídica a la nueva institución.

Se reorganizaron organismos existentes y se crearon otros nuevos.

"Se completó la tarea con una gran cantidad de previsiones y realizaciones ya sea relativas al personal, organización, material, equipamiento, economía, finanzas, derecho, instrucción, reglamentos y reglamentaciones de los organismos, etc., que conformaron el marco mínimo pero adecuado que utilizaría la nueva Secretaría de Estado para continuar esta sorprendente acción constructiva en los años de su existencia, hasta culminar con la creación del Ministerio de Aeronáutica en el año 1949"[5]

Creada la Secretaría se dejaba constancia desde el mismo comienzo, a través de la Orden General N° 1, que seguramente habría errores en el funcionamiento y el alcance de los problemas que debería resolver, apelando a *"la patriótica colaboración del Personal, poniendo lo mejor de sí mismos,*

[4] WAHNISH, José A. y FRENCH, Carlos R. "Creación de la Fuerza Aérea Argentina y síntesis de la evolución del Poder Aéreo Nacional (I)", Revista ESTRATEGIA, Publicación Bimestral Julio-agosto, 1979.
[5] Ibidem.

de su aptitud profesional y de su vocación de servicio para efectivizar la colaboración que se solicita"[6]

Se advierte que pueden producirse errores y también que pueden ser lesionados intereses personales en razón de la magnitud, complejidad y celeridad que se imprimirá a las realizaciones, pero apela al *"Amor por la Patria para resolver los casos de error dentro de la Institución que nace"*[7]

"Se destaca principalmente la responsabilidad de la Aeronáutica para con el País, que fue depositada exclusivamente en la Secretaría de Aeronáutica y que todos los integrantes son partícipes de tal responsabilidad en relación con la función asignada a cada uno dentro del conjunto"[8]

El 9 de febrero de 1945 se aprueba el Reglamento Orgánico de la Secretaría de Aeronáutica por el cual se definen las misiones y funciones de la misma, como así también las de la Subsecretaría y de los Organismos con dependencia directa y las del Consejo Superior, estableciéndose la nómina de los organismos que comprende.[9]



El flamante Secretario de Aeronáutica, Brigadier Mayor D. Bartolomé de la Colina observa con atención un nuevo tipo de paracaídas mientras un Aspirante de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica observa con curiosidad. Detrás, aviones I.Ae. DL 22 y cazas Curtiss Hawk 75-O. Foto: www.militariarg.com

[6] WAHNISH, José A. y FRENCH, Carlos R. "Creación de la Fuerza Aérea Argentina y síntesis de la evolución del Poder Aéreo Nacional (I)", Revista ESTRATEGIA, Publicación Bimestral Julio-agosto, 1979.
[7] Ibidem.
[8] Ibidem.
[9] Ibidem.



Portada de "AERONÁUTICA 1945", publicación de orden gubernamental con las obras, planes y programas en desarrollo y a realizar por la Secretaria de Aeronáutica. Imagen: Archivo del autor.



Primer almuerzo de Camaradería de Suboficiales y Clases pertenecientes a la Aeronáutica Militar. El mismo fue ofrecido en honor del Señor Secretario de Aeronáutica, desarrollado en la llamada "Plaza de los Aviadores", de Ciudad Jardín El Palomar. Foto: D.E.H.-F.A.A.



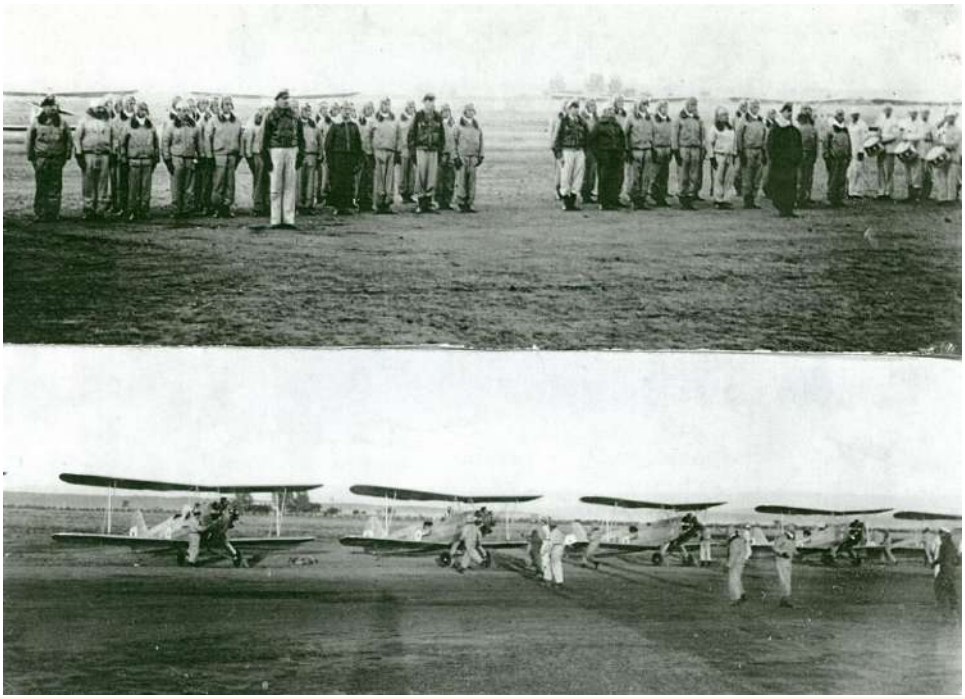
BANDERIN CONMEMORATIVO DEL EVENTO. Archivo: D.E.H. – F.A.A.

Aunque nacida en el Ejército Nacional, la Fuerza Aérea Argentina creció, se desarrolló y evolucionó hasta conseguir por medio del Decreto 288/45 del 4 de enero de 1945 inserto en el Boletín Aeronáutico Público (B.A.P.) 1, la integración de todos los elementos del Comando en Jefe de Aeronáutica en la Secretaría de Aeronáutica.

En esa fecha se pone bajo su dependencia a la Fuerza Aérea Argentina, la cual contaba con 33 años de existencia, y que se encontraba totalmente organizada en Unidades de Caza, Bombardeo, Ataque, Observación, Transporte y Entrenamiento; con logística e infraestructura propias (6 bases aéreas, 1 Escuela de Aviación) que satisfacía sus necesidades de alojamiento y operación, como así también contaba con una red de servicios aéreos de gran importancia a través de Líneas Aéreas del Estado (LADE).

La Fuerza Aérea Argentina no nació ni fue creada de la nada por el Decreto 288/45, sino que fue transferida íntegra, sin solución de continuidad a la Secretaría de Aeronáutica.

Durante los 33 años anteriores a 1945, no existió ninguna actividad aérea militar al margen de esta estructura, y en el ámbito del Ejército Argentino no quedó organismo o dependencia civil o militar, como muestra, del que, hasta ese entonces fuera el Comando de Aviación de Ejército.[10]



La totalidad de los medios aéreos y del Personal pertenecientes al Comando en Jefe de Aeronáutica fueron transferidos a partir del 4 de enero de 1945 a la Secretaria de Aeronáutica. Foto: Archivo del Autor.

[10] QUELLET, Ricardo L. (Comodoro). Dictamen Histórico de la Fuerza Aérea Argentina, Revista LAS, Julio de 1987. Pág. 12.

Durante el año 1945 se crean y se ponen en funcionamiento los siguientes organismos:

- Vicaría General de Aeronáutica.
- Instituto de Medicina Aeronáutica.
- Servicio de Intendencia de Aeronáutica.
- Junta Médica Superior.
- Servicio Meteorológico Nacional.
- Consejo Técnico de Meteorología.
- Grupo 2 de Observación con base en Reconquista.
- Archivo General de Aeronáutica.
- Escuela de Informaciones de Aeronáutica.
- Grupo 1 de Artillería Antiaérea Liviano, con base en General Pringles.
- Se toman las primeras disposiciones para la construcción de un barrio de más de 500 casas para el personal subalterno del Instituto Aerotécnico.[11]



Durante 1945 se comienzan con las obras de viviendas destinadas al personal militar subalterno de la Guarnición Aérea Córdoba. Foto: Archivo del Autor.

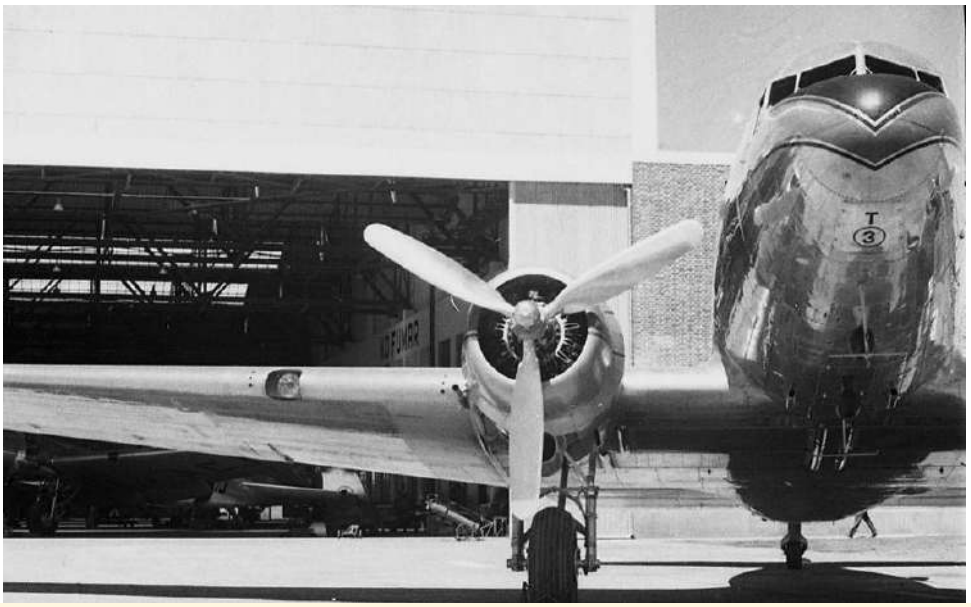
El año 1946 fue uno de los más fecundos en la evolución de la aeronáutica. El 8 de febrero de ese año se dictó el Decreto N° 4157 por el cual se autoriza el funcionamiento y se aprueban los Estatutos de la Flota Aérea Mercante Argentina (FAMA). De esta forma se aseguraba la presencia de la aviación comercial del país en las grandes rutas troncales del mundo, convirtiéndose

[11] WAHNISH, José A. y FRENCH, Carlos R. "Creación de la Fuerza Aérea Argentina y síntesis de la evolución del Poder Aéreo Nacional (I)", Revista ESTRATEGIA, Publicación Bimestral Julio-agosto, 1979.

en la sexta empresa en orden de importancia durante sus primeros años de actividades.

Por otros decretos se organizaron como entidades de carácter mixto privado-estatal para atender las necesidades zonales del transporte aéreo interno las siguientes entidades:

- Aeroposta Argentina para atender el sur del país.
- Z.O.N.D.A. (Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas) para atender el oeste, sudeste y noroeste del País.
- A.L.F.A. (Sociedad Mixta Aviación Del Litoral Fluvial Argentino) para atender el noroeste del país.[12]



Douglas DC.3 perteneciente a la empresa Z.O.N.D.A. (Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas). Operaba desde el aeropuerto de Morón "Pte. Rivadavia", en el cuál poseía el hangar taller cedido por la Secretaría de Aeronáutica, lugar que hoy ocupa el Museo Nacional de Aeronáutica (MNA). Foto: Archivo del Autor.

El Decreto de "Política Aérea" al establecer que la infraestructura es de total pertenencia del Estado, implicó la nacionalización de los servicios de protección al vuelo. Por ello la creación de las Regionales de Tránsito Aéreo, por decreto N° 762/46, del 25 de abril, respondía a otorgar a la Nación el ejercicio de un control permanente y severo de toda la aeronavegación que se realizara sobre el espacio aéreo nacional. Este servicio público muy poco conocido, a cargo de la Fuerza Aérea Argentina, da la protección y seguridad al vuelo, no solo de la aviación militar, sino también de la aviación naval, de la aviación civil y del transporte aerocomercial internacional y de cabotaje.[13]

[12] WAHNISH, José A. y FRENCH, Carlos R. "Creación de la Fuerza Aérea Argentina y síntesis de la evolución del Poder Aéreo Nacional (I)", Revista ESTRATEGIA, Publicación Bimestral Julio-agosto, 1979.
[13] Ibidem.



Copiloto y Radio operador en aeronaves comerciales. Una vez en situación de retiro, los suboficiales aeronáuticos encontraron una nueva fuente de trabajo. Foto: "La Aeronáutica al Servicio del País".

Muchos Suboficiales de Aeronáutica encontraron en las empresas comerciales de aviación un puesto laboral que les permitió, sobre todo a los Pilotos Militares, seguir en actividad de vuelo y llegar a ocupar diversos cargos directivos. Radio operadores de a bordo y mecánicos fueron incentivados por la superioridad a solicitar el pase a situación de retiro e integrarse a la aviación comercial.

También la infraestructura recibió un fuerte impulso por parte de la Secretaría de Aeronáutica. Argentina contaba con una deficiencia muy grande en materia aeroportuaria con solo una terminal a dónde arribaban y desde dónde partían los vuelos internacionales: El aeropuerto *"Presidente Rivadavia"* en Morón, provincia de Buenos Aires.

La Resolución 591/46 definió que la infraestructura aeronáutica comprende el conjunto de instalaciones que aportan a las aeronaves una ayuda terrestre o de origen terrestre.

El Plan orgánico para equipamiento y construcciones de infraestructura se refería a:

- Construcción de aeródromos, pistas, hangares y talleres.
- Instalaciones y equipos de abastecimiento.
- Instalaciones y equipos de iluminación, señalización y balizamiento.
- Instalaciones y equipos mecánicos, sanitarios y eléctricos.
- Instalaciones y equipos de radiocomunicaciones.
- Instalaciones y equipos meteorológicos.
- Zonas urbanizadas destinadas a la aviación militar y civil, incluso edificios e instalaciones.[14]

[14] WAHNISH, José A. y FRENCH, Carlos R. "Creación de la Fuerza Aérea Argentina y síntesis de la evolución del Poder Aéreo Nacional (I)", Revista ESTRATEGIA, Publicación Bimestral Julio-agosto, 1979.



Un ambicioso plan de infraestructura aeronáutica se puso en marcha desde al año 1945. El concepto de que "todo el país es un gran campo de aterrizaje" quedó obsoleto con la modernización del transporte aéreo. Foto: "La Aeronáutica al Servicio del País".

El 26 de abril de 1946 por Decreto N° 11.757, un organismo muy importante era creado en la Secretaría de Aeronáutica desde el punto de vista de la protección y asistencia social, sanitaria y de economía familiar para el personal. La actual IOSFA se denominó *"Dirección de Ayuda Social de Aeronáutica"*.

El nuevo gobierno constitucional surgido de las elecciones realizadas el 24 de febrero de 1946 con Juan Domingo Perón como presidente de la Nación, mantuvo en el cargo de Secretario de Aeronáutica al Brigadier Bartolomé de la Colina.

"Su organización (la aeronáutica) está sólidamente estructurada en leyes, decretos y reglamentaciones que contemplan las necesidades presentes y miran serenamente el porvenir. Personal, infraestructura, material, escuelas, institutos, talleres, líneas aéreas, barrios obreros, etc., forman un escalonamiento homogéneo que está en pleno funcionamiento, como lo demuestra la síntesis de lo realizado…"

Brigadier D. Bartolomé de la Colina.
ORDEN GENERAL PÚBLICA N° 5- Boletín Aeronáutico Público 155

La aeronáutica conformaba un gran equipo y su gente daba lo mejor de sí para cumplir su tarea, tratando de recuperar el tiempo perdido. Todos dentro de su esfera trabajaban de acuerdo con las directivas que se recibían de la superioridad.



La salud y el bienestar general del personal de Aeronáutica se vieron favorecidos con la creación de la "Dirección de Ayuda Social de Aeronáutica". Foto: "La Aeronáutica Argentina al Servicio del País".

ARCHIVO GENERAL DE AERONÁUTICA

El 20 de noviembre de 1945 por Resolución del Secretario de Estado de Aeronáutica Brigadier de la Colina se creó el Archivo General de Aeronáutica con nivel de División dependiente de la Dirección General del Personal. El artículo 2° de la Resolución expresa: *"El Archivo General de Aeronáutica está destinado a recibir y custodiar la documentación que forma el acervo histórico y documental de aeronáutica"*.

El 8 de marzo de 1946 el Archivo comenzó a funcionar en el subsuelo del edificio que ocupaba la Dirección General de personal de Aeronáutica en la avenida Alvear 1976 de la Ciudad de Buenos Aires.



Suboficial Mayor Piloto Militar Segundo Antenor Yubel.
Primer Jefe del Archivo General de Aeronáutica. Cumplió una excelente labor en pos de preservar la historia aeronáutica argentina.
Foto Original: D.E.H. – F.A.A.
Digitalización y mejora: aldocampos®

El primer jefe del Archivo, designado por Resolución 2, fue el Suboficial Mayor Inspector Segundo Antenor Yubel. Experimentado Piloto Militar, siempre destacado por sus conocimientos y cultura, este sanjuanino cumplió

una magnifica tarea en la organización del archivo, sobre todo en la parte histórica. Integró la Comisión de estudio de la Reglamentación del A.G.A.3 y se convirtió en el principal impulsor del patrimonio histórico documental de la Fuerza Aérea.

Una muestra de esa política fue la elaboración de un plan de asesoramiento a través de conferencias al personal militar y civil sobre el conocimiento, valoración, clasificación y registro de la documentación que constituía el acervo documental histórico del Ministerio de Aeronáutica.

La labor del Suboficial Mayor Yubel es reconocida hasta el día de hoy por historiadores e investigadores relacionados a la aviación argentina. La actual Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea le rinde homenaje mediante una Sala que lleva su nombre, en las dependencias que ocupa en el Edificio *"Alas"*, avenida Leandro N. Alem y Viamonte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

OTRAS REALIZACIONES DE LA SECRETARÍA DE AERONÁUTICA

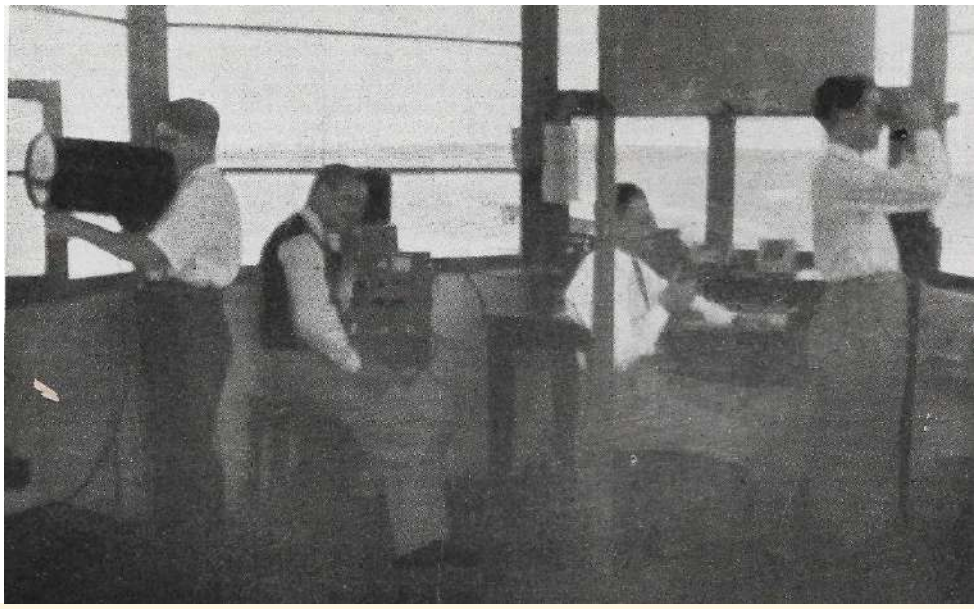


Como parte de las importantes obras encaradas por la Secretaría de Aeronáutica, el aeropuerto "Presidente Rivadavia" ubicado en Morón, Provincia de Buenos Aires, recibió considerables mejoras edilicias, como una nueva terminal de pasajeros y ampliación de pistas e instalaciones. Tuvo una efímera vida, operando como internacional y de cabotaje hasta el año 1949, cuando se inauguró el aeropuerto "Ministro Pistarini" en Ezeiza, Provincia de Buenos Aires. Foto. Archivo del Autor.

AÑO 1946

- Decretos de adquisición por expropiación de la mayoría de los terrenos para aeródromos y aeropuertos a construirse.
- Se dicta el Estatuto Profesional para el Personal Navegante de la Aviación Civil.
- Se aprueba con carácter provisional el Estatuto para el Personal Civil de la Aeronáutica.
- Se crea la Dirección Nacional de Estadística y Censos.
- Se sigue completando la confección y se aprueban varios reglamentos orgánicos e internos de gran número de dependencias.

- Se dicta el 12 de diciembre de 1946 el Decreto N° 21.548 que reviste gran importancia porque se aprueba la Reglamentación del Trabajo Aéreo y se lo define como toda actividad aérea remunerada, prestada sin regularidad ni sujeción a horario.



La creación de las Regionales de Tránsito Aéreo, por decreto N° 762/46, del 25 de abril de 1946 respondía a otorgar a la Nación el ejercicio de un control permanente y severo de toda la aeronavegación que se realizara sobre el espacio aéreo nacional. La Fuerza Aérea Argentina sería la encargada de brindarlos. Foto: Torre de Vuelo Aeropuerto de Morón.

AÑO 1947

- Creación por decreto del 24 de julio de 1947, del Instituto de Derecho Aeronáutico de la Nación, con la misión principal de estudiar e investigar profundamente todas las ramas del derecho aeronáutico en los aspectos nacional e internacional y de formar técnicos especializados en esta moderna disciplina, en un sentido orgánico e integral.
- Por decreto 36.401 del 20 de noviembre de 1947 se aprueba el Estatuto correspondiente al Seguro Aeronáutico Comercial.
- Se crean en muchas provincias las Direcciones Provinciales de Aviación.
- Por decreto 39.144 del 13 de diciembre de 1947 se crea la Escuela de Ingeniería Aeronáutica, posteriormente designada con el nombre de Escuela Superior de Aerotécnica.
- Primer Batallón de Construcciones Aeronáuticas.
- Regionales de la Dirección General de Infraestructura.
- Dirección de Aeropuertos y Aeródromos con dependencia de la Dirección de Aviación Civil.
- División Cartografía y Navegación Aérea de la Dirección General de Tránsito Aéreo.

- Red de Comunicaciones Militares de Aeronáutica con dependencia del Comando en Jefe de la FAA.
- Se modifica la organización y se crea el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina y su Estado Mayor.
- Se crea por Decreto 39.829 del 19 de diciembre de 1947, el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.

AÑO 1948

- Grupo 1 de Artillería Antiaérea de Defensa con asiento en el Taller Regional Río IV.
- Agrupación Transporte N° 2 con asiento en el aeropuerto militar Morón.
- Junta Superior de Reconocimientos Médicos de Aeronáutica.
- Juntas Médicas de Buenos Aires y de las Guarniciones Aéreas de El Palomar y Córdoba.
- Escuela Oficial de Vuelo sin Motor.
- Centros Regionales del Servicio Meteorológico Nacional.
- Dirección de Servicios del Campo General Belgrano (José C. Paz).
- Se inaugura el Hotel Colonia Ascochinga.
- Se crean todos los organismos y unidades dependientes, los servicios de seguridad.
- Se aprueban las disposiciones reglamentarias de la Ley 13.041, llamada “Ley de Tasas”, que establece el régimen económico de aeropuertos y aeródromos.

AÑO 1949

- Se crean las Brigadas Aéreas I, II, III, IV, V y VI como unidades operativas de la F.A.A.
- Se crea la Inspección General Técnica.

Hasta el final de 1949 se establecen una serie de modificaciones fundamentales en lo referente a la dependencia de las unidades y organismos creados, todo ello en virtud de la experiencia acumulada durante su funcionamiento.

AÑO 1950

Durante el año 1950 la tarea de consolidación fue la de mayor gravitación, siendo las creaciones más importantes:

- Consejo de Guerra Permanente para el Personal Subalterno, Tropa y Alumnos de la Aeronáutica Militar.
- Misiones Aeronáuticas en los Estados Unidos y Canadá.
- Destacamento Aeronáutico Militar “Chamical” en el Centro de Tiro y Bombardeo “La Rioja”.
- Registro de Corresponsales de Guerra Aeronáutica.

- Dirección General de Circulación Aérea y Aeródromos en base a la Dirección General de Tránsito Aéreo.
- Grupo N° 2 de Bombardeo.

Este primer Capítulo abarca los primeros cinco años de consolidación y logros desarrollados por la Secretaría de Aeronáutica hasta convertirse en Ministerio.

Indudablemente, todo lo realizado en tan pocos años contó con el valioso esfuerzo de su personal, escaso para tan magna obra. Sin embargo, hacia 1950, la Fuerza Aérea Argentina y todo lo relacionado con la aviación civil y comercial, se habían consolidado a nivel mundial recuperando los años perdidos y de atraso tecnológico.

Los Suboficiales no fueron ajenos a estos logros, aunque con nuevos cambios en su organización y reclutamiento.

Por Ley 13.233 se crea el Ministerio de Aeronáutica en base a la Secretaría de Aeronáutica y su primer titular es el Brigadier Mayor César Raúl Ojeda, Oficial Superior que desde 1943 venía desarrollando una actividad excepcional dentro de la Aeronáutica.

Primeramente, se desempeñó como Secretario General del Comando en Jefe de Aeronáutica, y luego como Subsecretario de Aeronáutica hasta su transformación en Ministerio.

Oficial de Estado Mayor, profesor de la Escuela Superior de Guerra del Ejército, poseedor de una sólida cultura general y profesional y, por sobre todo de una indomable fe en los destinos de la Aeronáutica continuó eficazmente la obra de su predecesor, Brigadier General De la Colina.



Brigadier Mayor Don César Raúl Ojeda.
Asumió como Ministro de Aeronáutica en 1949. Considerado un hombre clave para el desarrollo de la Aeronáutica y su industria, continuó con la excelente labor del Brigadier D. Bartolomé de la Colina. Permaneció en el cargo hasta el año 1951, cuando solicita su pase a retiro en ocasión de la participación de la Aeronáutica en los hechos revolucionarios del 28 de septiembre de ese año. Foto: Escuela Superior de Guerra Aérea.



Aviso publicado por la Secretaría de Aeronáutica difundiendo la contribución al Primer Plan Quinquenal por parte del Instituto Aerotécnico. El "Pulqui" representa una flecha lanzada hacia al porvenir.
Foto: Archivo del Autor.



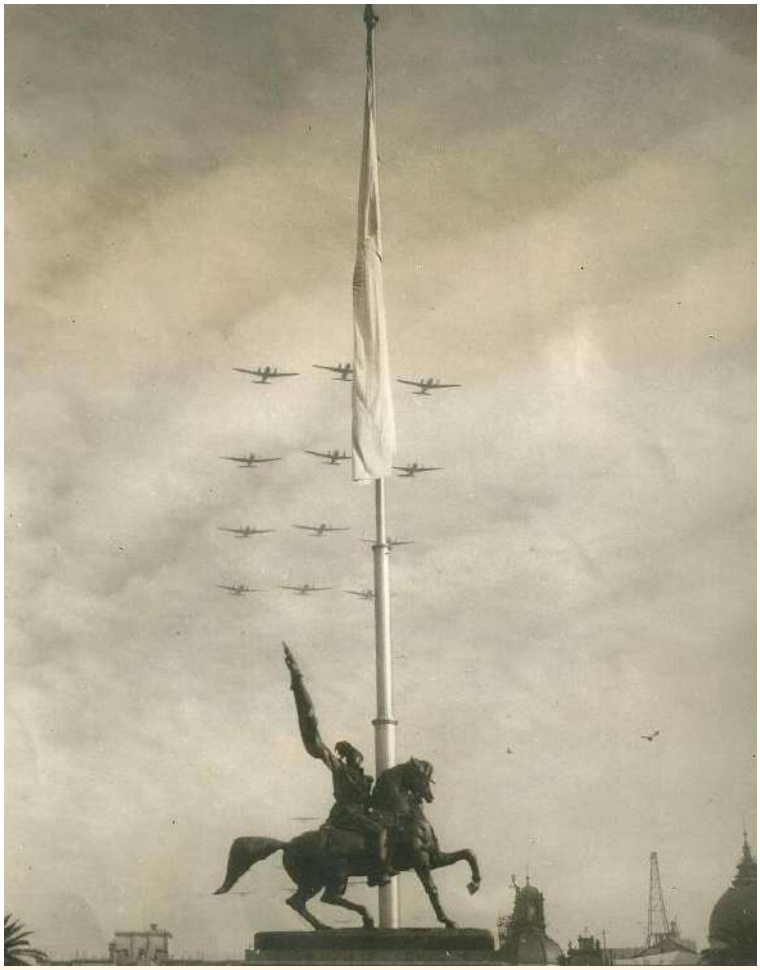
El 15 de marzo de 1949 por Boletín Aeronáutico Reservado N° 372 se crean unidades operacionales de la FAA, unificando bajo un Comando a las Bases y Unidades Aéreas. Entre ellas la I Brigada Aérea de El Palomar con asiento en la Base Aérea Militar cita en esa localidad bonaerense, constituida además por los Regimientos 1 y 2 de Transporte Aéreo.
Foto: Archivo del Autor.

El 9 de agosto de 1947 a los mandos del piloto de pruebas del IAME, Capitán D. Edmundo Weiss, realiza su vuelo inaugural el primer y único prototipo del avión a reacción de construcción nacional *"Pulqui"* ("Flecha" en lengua mapuche).

De esta manera, la industria aeronáutica argentina ocupaba un sitial entre las más avanzadas del mundo. El avión se transformó en un símbolo del gobierno peronista y del Ministerio de Aeronáutica.



Avión I.Ae. 27 "Pulqui". Foto: Archivo General de la Nación.



En tan solo cinco años, la Fuerza Aérea Argentina alcanzó una madurez operativa y de organización comparables a las potencias mundiales, gracias al esfuerzo sostenido de su personal y a una política adecuada. Foto: Archivo del Autor.

Principales Aeronaves Utilizadas por la Fuerza Aérea Argentina hacia 1945

Caza

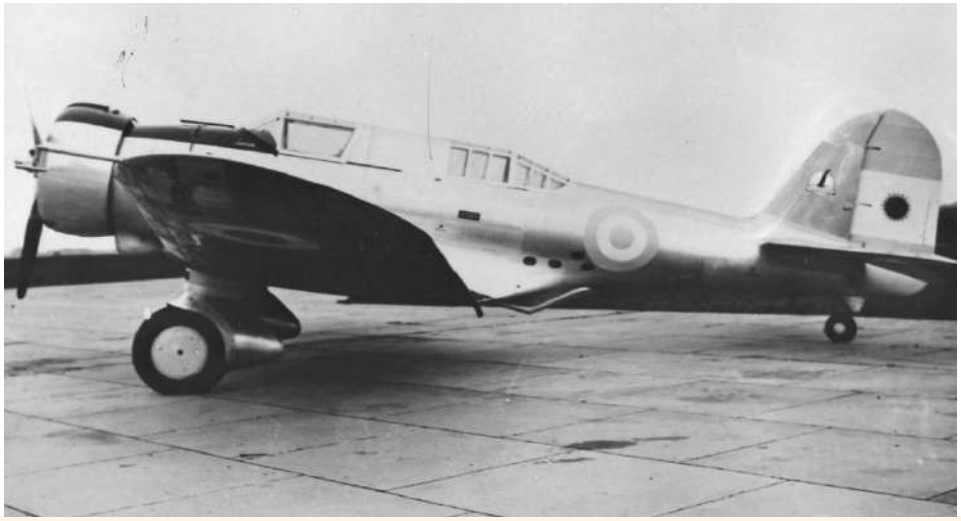
LOGO EMPRESA CURTISS WRIGHT.
Imagen: Wikipedia



Curtiss H 75-O Hawk /75-O FMA

En servicio desde 1939. Principal caza en uso por la FAA, para 1945 ya era obsoleto. La Segunda Guerra Mundial produjo la aparición de nuevos aviones y tácticas que contribuyeron a que esto ocurriera. Foto: D.E.H. – F.A.A.

LOGO DE NORTHROP CORPORATION.
Imagen: aldocampos®



Northrop 8 A-2

Monomotor metálico biplaza de ataque/reconocimiento/bombardeo liviano. El armamento consistía en cinco ametralladoras Madsen: dos de 11,35 mm, dos fijas en cada semiala de 7,65 mm y una móvil en el puesto del observador; bombas de fragmentación en la bodega; y debajo del fuselaje y a la altura del tren de aterrizaje, soportes externos para bombas de distinto poder. Foto: D.E.H. – F.A.A.

Transporte



Junkers Ju 52/3m

Trimotor de origen alemán, ampliamente utilizado por la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial. Poseía una capacidad para tres tripulantes y 14 pasajeros (configuración estándar). Hasta la incorporación de los Douglas DC-3 y DC-4, principal aeronave de transporte con asiento en la BAM "El Palomar" en uso desde 1939 (Agrupación Transporte). Foto: Archivo del Autor.

LOGOTIPO DE JUNKERS.
Imagen: aldocampos®

Aerofotografía



Fairchild 82-D

Se incorporaron dos unidades a partir del año 1937 y prestaron valiosos servicios de relevamiento aerofotogramétrico hasta nada menos que 1963. Mayormente sus pilotos eran Suboficiales. Foto: Archivo del Autor.

LOGOTIPO DE FAIRCHILD AVIATION.
Imagen: Wikipedia.

BOMBARDERO

LOGOTIPO GLENN L. MARTIN COMPANY DE BALTIMORE.
Imagen: aldocampos®



Bombardero Glenn Martin 139 WAA

Un ejemplar en el campo de la BAM "El Palomar". Detrás se observan las nuevas adquisiciones para la Agrupación Transporte (Vickers T. Mk1/Mk 1B "Viking" y Bristol 170 Mk 1 "Freighter"). En servicio desde 1937, fue reemplazado en sus funciones por los más modernos Avro "Lincoln" y "Lancaster" a partir de 1948. Foto: Archivo del Autor. .

EMBLEMA DE LA DIRECCIÓN DE AEROTECNICA.
Imagen: Archivo del autor.



I.Ae. 24 "Calquín"

(Águila grande, en lengua mapuche). Bimotor liviano de ataque y bombardeo diurno inspirado en el De Havilland 98 "Mosquito" británico. Construido con materiales autóctonos por el Instituto Aerotécnico de Córdoba, comenzó sus primeros vuelos de ensayos en Julio de 1946. Los primeros ejemplares integraron la dotación del Regimiento 1 de Bombardeo con asiento en la BAM "Coronel Pringles". Foto: Facebook.com/colección Martinito.

ENTRENAMIENTO



North American NA 16-4P

Incorporado a partir de 1937, este entrenador avanzado de origen norteamericano siguió cumpliendo su rol hasta 1947 y dado de baja en 1955. Foto: D.E.H. – F.A.A.

LOGOTIPO NORTH AMERICAN AVIATION.
Imagen: aldocampos®



I.Ae. DL 22

Avión de entrenamiento avanzado de construcción nacional, realizó su primer vuelo el 17 de mayo de 1944. También cumplió funciones de reconocimiento y ataque a tierra. El ejemplar de la fotografía está equipado con un motor inglés Armstrong Siddeley Cheetah XXV de 475 hp. Foto: D.E.H. – F.A.A.

EMBLEMA DE LA DIRECCIÓN DE AEROTECNICA.
Imagen: Archivo del autor.

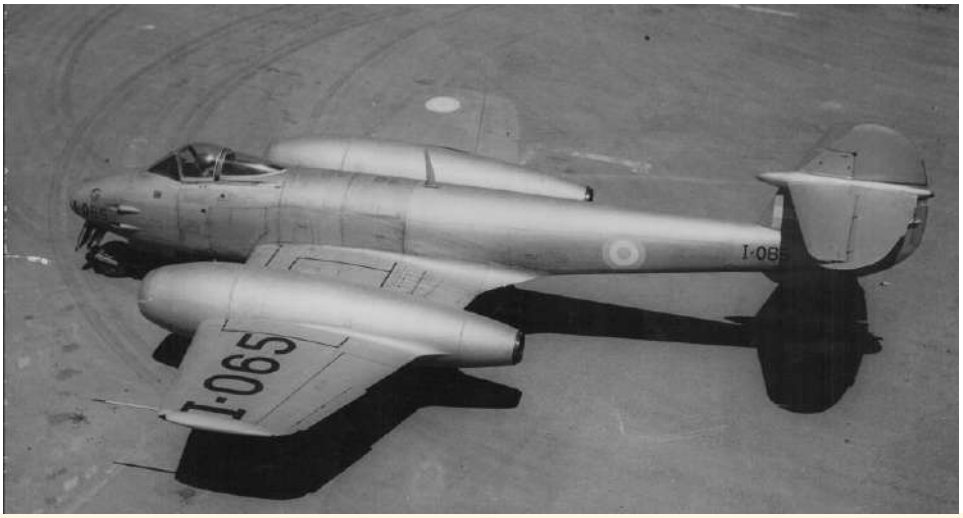
Principales Aeronaves Incorporadas por la Fuerza Aérea Argentina a partir de 1945

Caza Interceptora





LOGOTIPO DE GLOSTER AIRCRAFT.
Imagen: Wikipedia.



Gloster G.41 G. Mk 4 Meteor

Caza interceptor a reacción de origen británico. En 1947 la Argentina adquirió cien ejemplares que la convirtieron en la primera usuaria latinoamericana de este tipo de aeronaves. Estaban equipados por dos motores Rolls Royce Derwent V, equipando a los Regimientos 4 y 6 de Caza Interceptora con asiento en la BAM Tandil. Foto: Archivo General de la Nación.

Caza





LOGOTIPO DE FIAT AIRCRAFT.
Imagen: Wikipedia.



Fiat G.55 A/B Centauro

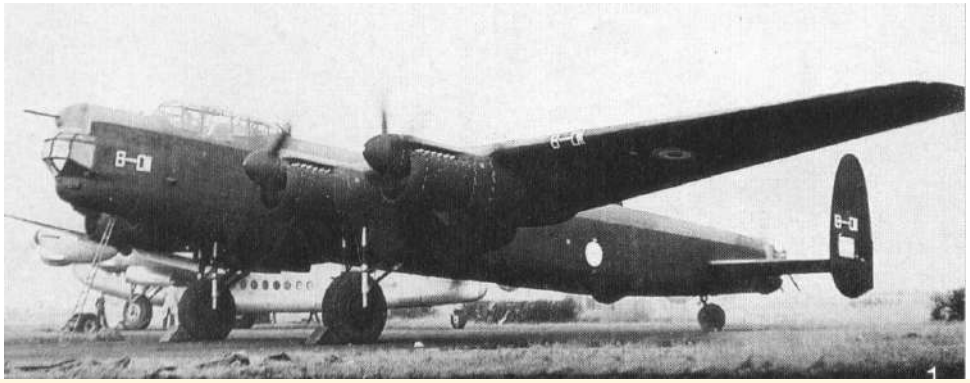
De origen italiano, se adquirieron en 1947 treinta aparatos de la versión “A” y quince de la “B”, equipando al Regimiento 2 de Caza con asiento en la BAM “El Plumerillo” (Mendoza) Agrupación Aérea de Combate. Foto: Colección Oscar L. Rodríguez.

Bombardero Pesado



Avro 683 B. Mk I Lancaster

Bombardero pesado cuatrimotor con capacidad para 7 tripulantes, de destacada actuación durante la II GM a cargo del Comando de Bombarderos de la RAF. El armamento consistía en ocho ametralladoras Browning de 7,7 mm dispuestas en tres torretas. La carga normal de bombas era de 6350 kgs. Foto: Colección Oscar L. Rodríguez.



Avro 694 B. Mk II Lincoln

Bombardero pesado cuatrimotor con capacidad para 7 tripulantes (primer piloto, segundo piloto, observador-navegante, bombardero, 2 radiotelegrafistas artilleros y dos artilleros). En 1947 la FAA reemplazó a los obsoletos Glenn Martin 139 WAA por treinta Avro 694 B. Mk II Lincoln, equipando al Grupo 1 de Bombardeo con asiento en la BAM Coronel Pringles (San Luis). Capacidad para 7.000 Kgs de bombas, ametralladoras gemelas Browning de 12,7 mm y dos cañones Hispano Suiza de 20 mm en torretas. Foto: Archivo del Autor.

LOGOTIPO DE AVRO AIRCRAFT.
Imagen: aldocampos®

TRANSPORTE

LOGOTIPO DE DOUGLAS AIRCRAFT.
Imagen: aldocampos®



Douglas DC-3/C-47/HC-47 A Skytrain

Monoplano bimotor de transporte multipropósito civil-militar para 21/28 pasajeros. En 1943 la aviación militar argentina adquirió a la empresa Air France el primer DC-3 matriculado T-169 asignado a la 2da Escuadrilla de la Agrupación Transporte (BAM El Palomar). A partir de 1947 se sumaron más ejemplares de este noble avión. Foto: Archivo del Autor.



Douglas DC-4/C-54 A Skymaster

Tetramotor pesado de transporte de pasajeros (44/86) carguero militar. En 1947 la FAA recibió cinco C-54-A-DO matriculados T-42 al 46, asignados a la Agrupación Transporte de la BAM El Palomar. Foto: Archivo del Autor.

LOGOTIPO DE BRISTOL AEROPLANE COMPANY.
Imagen: Wikipedia.



Bristol 170 Mk 1 A Freighter

En 1946 la Secretaria de Aeronáutica adquirió 15 ejemplares de la versión Mk. 1. Tres de estos aparatos prestaron servicios transitorios en FAMA y el resto operó en la Agrupación Transporte (Grupo 1 y 2). Este carguero fue conocido popularmente con el nombre de "La Vaca". Foto: Colección Oscar L. Rodríguez.





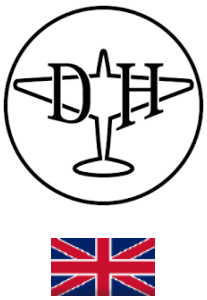
LOGOTIPO DE VICKERS LIMITED,
Imagen: Wikipedia.

Vickers T. Mk1/Mk 1B Viking

En 1946, la Secretaría de Aeronáutica adquirió veinte unidades de este bimotor de transporte británico para 24 pasajeros. En 1948 el T-64 se convirtió en el primer avión argentino de uso exclusivo presidencial. Foto: Colección Oscar L. Rodríguez

ENLACE





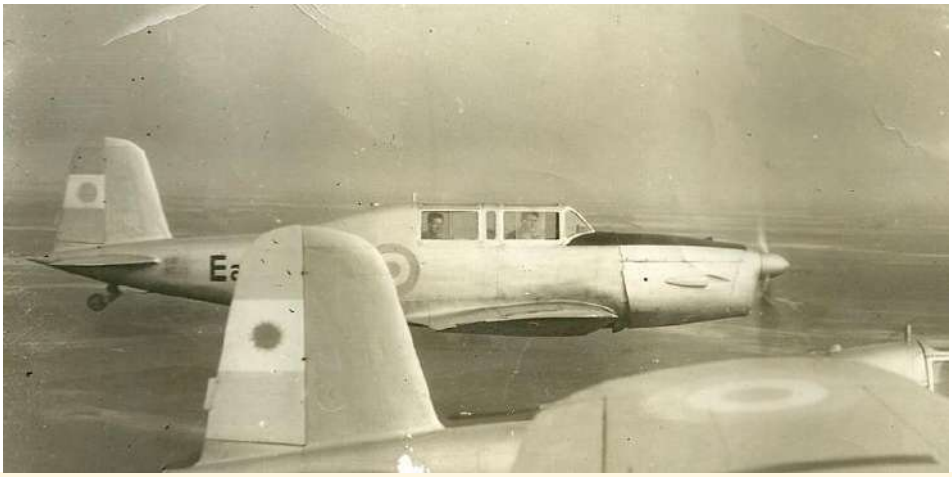
LOGOTIPO DE HAVILLAND AIRCRAFT.
Imagen: Wikipedia.

De Havilland DH-104 Dove

Bimotor de transporte liviano para 2 tripulantes y 8 pasajeros. La Secretaria de Aeronáutica adquirió, entre los años 1946 /48 setenta aparatos, cumpliendo diversas funciones como transporte, enlace, aero aplicación, transporte sanitario y fotografía aérea entre otras. Foto: Colección Oscar L. Rodríguez.

ENTRENAMIENTO

LOGOTIPO DE FIAT AIRCRAFT.
Imagen: Wikipedia.



Fiat G.46-4B

Monomotor monoplano biplaza de entrenamiento avanzado. La FAA incorporó en 1948 setenta ejemplares que fueron utilizados como de transición hacia los cazas Gloster Meteor. Equiparon al Gpo.1 Entrenamiento (BAM El Palomar); EAM; Reg. 2 de Caza; Grupo de Caza 1 (VII Br Aérea-Morón); Grupo Caza 2 y 3; Escuadrón 1 Fotográfico (II Brigada Aérea). Foto: Archivo del Autor.

LOGOTIPO DE BEECHCRAFT AVIATION.
Imagen: Wikipedia.



Beechcraft AT-11 Kansan

Bimotor metálico de entrenamiento de navegación y bombardeo artillero, transporte para 2 pilotos y 3 ó 4 alumnos. En 1947 la FAA incorporó 32 unidades, siendo la mayoría asignados a la EAM. Foto: Colección Oscar L. Rodríguez.



Percival P.40 Prentice T. Mk 1

Monomotor metálico de instrucción y entrenamiento. Asientos en tándem. La FAA adquirió en el año 1948 cien ejemplares montados y puestos en servicio en la FMA. Los Prentice operaron en la EAM como avión de instrucción de vuelo nocturno y navegación, ya que estaban equipados con instrumental de vuelo a ciegas. Foto: Colección Oscar L. Rodríguez.

HUNTING PERCIVAL AIRCRAFT LTD

LOGOTIPO DE HUNTING PERCIVAL AIRCRAFT. Imagen: Wikipedia.

PORTADA DE LA REVISTA FLIGHT



Fuente: Imagen original: www.aerospotter.blogspot.com.
Retoque: aldocampos®

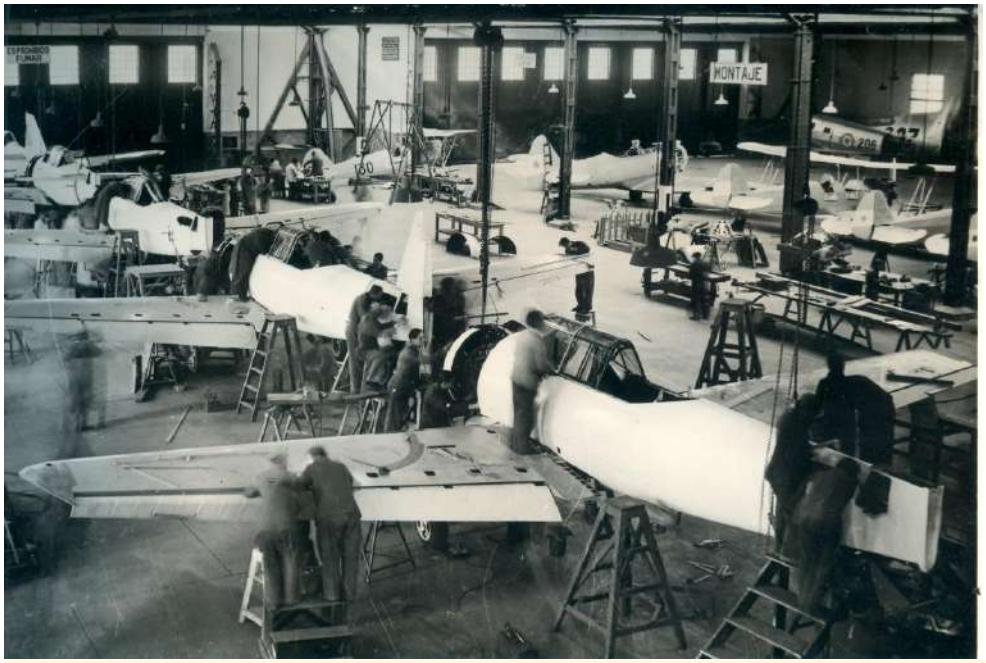
Incorporación de Aeronaves a la Fuerza Aérea Argentina

A partir de 1947 se concreta la incorporación de nuevo material aéreo. La gran mayoría del parque de dotación con el cual contaba la Fuerza Aérea Argentina se acercaba a la obsolescencia. Los principales aviones de combate habían sido adquiridos en el año 1939 como los cazas Curtiss Hawk 75-0 y Northrop 8 A2. Los bombarderos Glenn Martin 139 WAA eran anticuados y solo en materia de entrenamiento y transporte se podría considerar que se estaba en un nivel casi aceptable en calidad de material.

A los NA-16 y Focke Wulf 44J se le sumaba el nacional IAe-DL-22 construido por el Instituto Aerotécnico de Córdoba (ex FMA) y, en base a los materiales disponibles en el país como ser madera de pino, creando además una cadena logística con pequeños establecimientos civiles, que se encargarían de diversas piezas del citado avión.

El IAe-24 *"Calquín"* ("Águila real" en idioma mapuche) inspirado en el DH "Mosquito" británico, fue concebido como un bombardero liviano y de ataque, también construido por el Instituto Aerotécnico de Córdoba.

En el rubro transporte, el material más moderno consistía en un Douglas DC-3 adquirido a la Compañía Air France en el año 1943 que junto a los nobles Junkers Ju-52 (el caballito de batalla de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial) constituían la espina dorsal de la Agrupación Transporte con asiento en la BAM "El Palomar".



Línea de montaje del avión I.Ae. DL-22 perteneciente al Instituto Aerotécnico de Córdoba, luego IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado). Se construyeron un total de 200 ejemplares. Foto: D.E.H. – F.A.A.

La Segunda Guerra Mundial puso en evidencia la importancia del poder aéreo, desarrollándose nuevas tácticas y la aparición de aeronaves con nuevas tecnologías, como los cazas a reacción (Me-262 alemán) factores estos que contribuyeron a que los países tomaran como un elemento

determinante en futuros conflictos a la aviación militar. Es por ello que las Fuerzas Aéreas lograron autonomías propias convirtiéndose en armas independientes.

Por lo expuesto anteriormente, la aviación militar argentina necesitaba una urgente modernización, comenzando con su total independencia lograda primero, con la creación del Comando en Jefe de Aeronáutica en 1944 y luego con su dependencia a la Secretaria de Aeronáutica desde el 4 de enero de 1945.

La industria aeronáutica tuvo un rol preponderante en las políticas de desarrollo nacional. Al elaborarse las directivas 1947/51 para el Instituto Aerotécnico dentro del Plan Quinquenal[15], se destacan las siguientes:

> *"(...) obtener una efectiva industrialización aeronáutica del país. Con la menor cantidad de establecimientos y sus respectivas subsidiarias, ambos de rendimientos económico asegurado, se construirá en el país un mínimo de tipo de aviones, que sirvan para un máximo de propósitos.*
>
> *En lo referente al problema del autoabastecimiento, el Instituto Aerotécnico deberá construir sus aviones para tiempos de paz, ya sea en madera o en metal, prefiriéndose este último material, y asegurar para tiempo de guerra la construcción en madera, salvo que antes se encuentre solucionado el problema de la obtención en el país..."*

Con este importante impulso, en 1946 realiza su primer vuelo el bomotor de ataque y bombardeo liviano IAe-24 "Calquín", tan solo un año despues de haberse iniciado el proyecto.



Los logros del Instituto Aerotécnico eran difundidos con notable patriotismo, como lo demuestra esta publicidad de Prensa y Difusión de la Secretaría de Aeronáutica en la cual se observa un IAe-24 "Calquín", aparecida en la Revista "Aeronave" correspondiente al mes de Julio de 1947.
Foto: Archivo del Autor.

[15] El Primer Plan Quinquenal argentino, también conocido como Plan de Gobierno 1947-1951, fue un procedimiento de planificación estatal argentino, del primer gobierno del general Juan Domingo Perón.



Derribo de un caza estadounidense P-51 Mustang por dos reactores Messerschmitt Me-262 de la Luftwaffe. Arte digital. Extraído de: https://www.eurasia1945.com/armas/aire/messerschmitt-262/

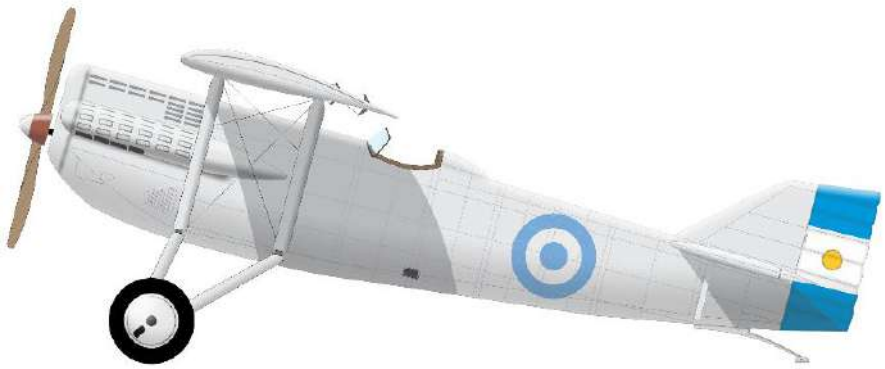
Como ya se mencionó, los grandes adelantos técnicos en materia de aviación militar a causa de la guerra impulsaron a los paises con industria aeronáutica propia a desarrollar nuevos productos, sobre todo los denominados aviones *"a chorro"*.

Otro importante proyecto del Instituto Aerotécnico se concreta con el motor radial IAR-19 *"El Indio"* y la máxima expresión en aeronaves lo fue el desarrollo del IAe-27 *"Pulqui"*, propulsado por una turbina Rolls Royce Derwent.

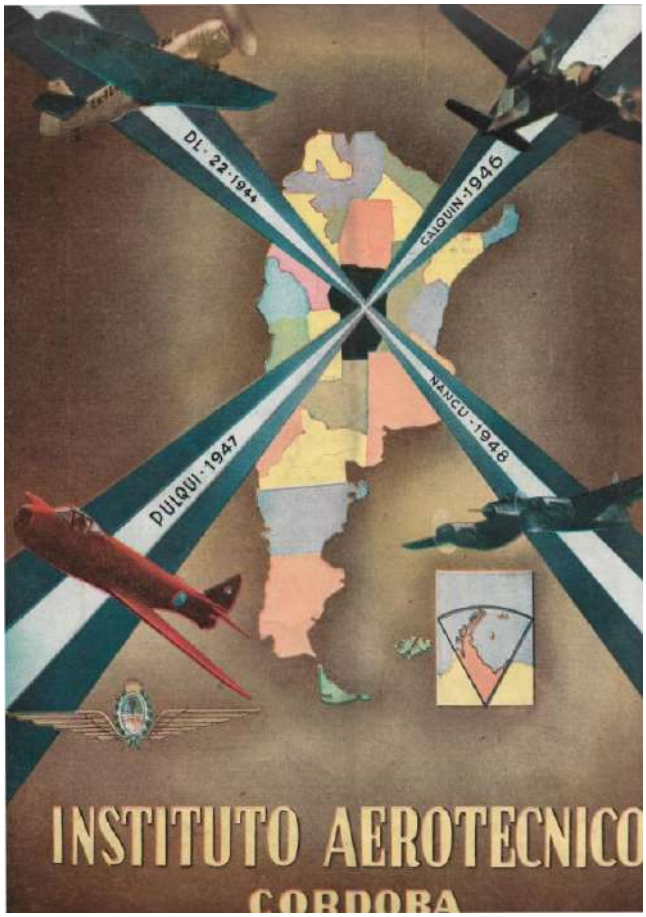
Un equipo de técnicos liderados por el Ingeniero francés Émile Dewoitine concreta este ambicioso proyecto que coloca a la Argentina en el primer país en desarrollar esta tecnología de aviones a reacción (o a "chorro", como se la denominaba a esta tecnología por esos años) a nivel latinoamericanos y uno de los ocho del mundo que vuelan este tipo de aviones durante 1947.



Julien Eugène Émile Dewoitine.
Padre del Caza D-21 C.1 utilizado por la aviación militar argentina desde 1927 hasta 1941. También bajo su desarrollo nació el reactor "Pulqui" en 1947. Poco después la Secretaría de Aeronáutica revocaría su contrato.
Foto: Blog Aircraft Designers. Émile Dewoitine. http://aircraftdesigners.blogspot.com



Dewoitine D-21 C.1. Diseño: aldocampos®



Los principales productos en materia de aeronaves construidos por el Instituto Aerotécnico de Córdoba desde 1944 hasta 1948. Solo dos proyectos lograron construirse en serie: El I.Ae. DL-22 y el I.Ae. 24 "Calquín".
Foto: Archivo del Autor.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, muchos de los ingenieros y técnicos de las naciones derrotadas, principalmente Alemania, fueron captados por las potencias triunfantes (Estados Unidos, Rusia, Inglaterra). Pero un importante grupo no aceptaba brindar sus conocimientos a quienes habían destruido a sus países natales. Argentina ofrecía una buena alternativa para alejarse del caos y la destrucción en la cual se encontraba Europa,

avizorándose nubarrones en el horizonte que presagiaban una futura guerra por el nuevo orden mundial (luego conocida como "Guerra Fría"[16]).

La nación del Plata se había mantenido neutral durante casi toda la guerra y con cierta simpatía hacia las potencias del eje (Alemania, Japón, Italia) por lo tanto era un destino considerado amigable para quienes buscaban una nueva vida y ejercer, en lo posible, sus profesiones.

En 1947 se incorpora al Instituto Aerotécnico el Ingeniero italiano Césare Pallavecino desarrollando el caza de escolta bimotor I.Ae. 30 "Ñancú" (denominación indígena de una variedad de aguiluchos oriundos de la Patagonia) proyectado como un "destroyer" protector de los pesados bombarderos, siendo ésta otra de las enseñanzas de la Guerra.





César Pallavecino.
Portada de la Revista AERONAVE N° 23 (Julio-agosto 1948) con sendas fotografías del I.Ae. 30 "Ñancú". Lamentablemente, y a pesar de sus magníficas prestaciones, solo se construyó un solo ejemplar.
Fotos: Archivo del Autor y Sitio Web Wikipedia, Cesare Pallavecino.

La contratación de estos técnicos extranjeros sumó importantes conocimientos a sus pares argentinos, que se vieron enormemente beneficiados y cuyos legados perdurarían a través de los años. A partir de 1948 la mayor afluencia fue alemana, encabezados por el Ingeniero Kurt Tank y los hermanos Reimar y Walter Horten entre otros.

BRADEN O PERÓN

Como ya se hizo mención, gran parte del material aéreo de combate o apto para el mismo había llegado prácticamente al fin de su vida útil; solo la extraordinaria calidad del personal de mantenimiento permitía su extensión, aunque no se alcanzaban a satisfacer las reales necesidades que eran por demás crecientes.

[16] La Guerra Fría fue un enfrentamiento político, económico, social, ideológico, militar e informativo iniciado tras finalizar la Segunda Guerra Mundial entre el bloque Occidental, liderado por los Estados Unidos, y el bloque del Este, liderado por la Unión Soviética.

Con la guerra en pleno desarrollo (1939-1945) no se podía pensar en adquirir material de vuelo. Era necesario desarrollarlo en el país con los materiales al alcance y mantener así la soberanía en uno de pilares básicos. Una Fuerza Aérea equipada con material foráneo no ofrece ninguna seguridad permanente a la Nación.

Sin embargo, este concepto se podía cumplir a medias. La Fábrica Militar de Aviones de Córdoba a pesar de su esfuerzo en suplir las necesidades en los ámbitos militar y civil, no daba abasto. Dotada de personal altamente calificado, solo para una actividad restringida, también el equipamiento en maquinarias no era el suficiente.

Visto este panorama, las autoridades tuvieron que recurrir nuevamente a adquirir material al extranjero. Las relaciones diplomáticas con Estados Unidos no pasaban por su mejor momento, como lo recuerda el Brigadier César Ojeda:

> *"Las relaciones con los Estados Unidos eran malas. Braden*[17]*, otrora embajador en Argentina había regresado a su país como subsecretario para Asuntos Latinoamericanos.*
>
> *Desde el Departamento de Estado, nos hacía una guerra abierta impidiendo la obtención de equipos y materiales en el exterior.*
>
> *Para muestra de esa política, basta recordar que habíamos comprado mil paracaídas, que se encontraban esperando su embarque a la argentina desde el puerto de New York, los norteamericanos no lo permitieron, aun estando pagos…"*

Aun así, se pudieron adquirir aviones Douglas DC-3 excedentes de guerra y con ellos se equiparon a las empresas Aeroposta Argentina, ZONDA y ALFA.

CONVENIO ANGLO-ARGENTINO

La República Argentina abasteció al Reino Unido durante la Segunda Guerra Mundial de diversas materias primas, en especial alimenticias, como ser, carne. Entre abril de 1940 y finales de 1941 los países del Eje (sobre todo Alemania e Italia) controlaban gran parte del litoral europeo, desde Noruega hasta el Mediterráneo y el bloqueo británico privó a las repúblicas latinoamericanas, pese a su neutralidad, de todo acceso a los mercados europeos continentales.

Sin embargo, los antecedentes de los distintos convenios económicos entre ambas naciones se remontan a los tiempos del famoso "empréstito Baring Brothers" contratado el 1 de Julio de 1824 por el entonces Presidente Argentino Bernardino Rivadavia.

Para comprender el porqué de la llamada "invasión británica" en material bélico a partir del año 1947, nos remitiremos a conocer un poco de historia económica.

[17] Spruille Braden (Elkhorn, Montana, 13 de marzo de 1894 - Los Ángeles, California, 10 de enero de 1978), fue un diplomático, empresario y lobista estadounidense que se desempeñó como embajador en diversos países latinoamericanos durante las presidencias de los demócratas Franklin D. Roosevelt y Harry S. Truman y como secretario de Estado adjunto para Asuntos de las Repúblicas Americanas durante la administración de este último. Como embajador en la Argentina, en 1945, fue célebre su participación organizando la oposición contra el gobierno de Edelmiro J. Farrell, y especialmente contra la influencia del coronel Juan Domingo Perón, trabajando intensamente para intentar aislar al gobierno argentino. (https://es.wikipedia.org/wiki/Spruille_Braden).

Según un informe de la Comisión Arancelaria de Estados Unidos (1941:32), al analizar el comercio de exportación de América latina con los Estados Unidos y países europeos, establece que hacia 1938 el valor de los productos exportados por Argentina representaba el 24% del valor total de las exportaciones latinoamericanas

El mercado británico, tan importante para muchos de los mercados latinoamericanos y para la Argentina en particular, se fue contrayendo cuando esa economía se transformó en economía de guerra, limitando las importaciones a lo esencial de acuerdo a sus necesidades.

Por otra parte, ante la necesidad de resguardar las reservas en oro para los gastos de guerra, las autoridades británicas decidieron que los intercambios se realizarían en libras esterlinas, lo que obligaba a sus tradicionales proveedores latinoamericanos, a comprarles a ellos o a los distintos miembros de la Commonwealth.

En 1940, Gran Bretaña envió una misión comercial a América Latina, misión que estuvo en Argentina, buscando asegurar el abastecimiento de carne y cuero a las tropas británicas. De todos modos, a la vuelta de la misión, como mencionamos con anterioridad, las prioridades comerciales británicas se habían desviado hacia el Commonwealth y sus colonias. Si por ese lado se había reducido el flujo comercial, resulta impensable considerar la posibilidad de que el mercado británico, aun conservado para los productos cárnicos argentinos, pudiera suplantar el resto de las exportaciones que el mercado argentino volcaba en el mercado de Europa continental.[18]

El Acuerdo Financiero Anglo-norteamericano de diciembre de 1945 contenía importantes disposiciones que Gran Bretaña debía cumplir en cuanto a la convertibilidad, la no-discriminación comercial y el tratamiento de los saldos en libras. La Argentina fue el primer país con el cual se negoció un tratado dentro de este nuevo marco. El Tratado Eady-Miranda resultó un triunfo para la diplomacia británica en lo que respecta a los saldos acumulados en libras.

Por otro lado, la Argentina fue el primer país en beneficiarse de la convertibilidad de los saldos de las futuras transacciones comerciales a partir de la firma del Tratado. Para la Argentina la nacionalización de los ferrocarriles se había convertido en una necesidad política. El precio pactado y las condiciones en que finalmente se concretó la operación fueron más bien un triunfo de los dueños de los ferrocarriles que del Gobierno de Su Majestad.

[18] GOMEZ, Teresita-RUIZ, Julio. VARIACIONES DEL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL. Documento de Trabajo N° 34 junio 2013. Facultad de Ciencias Económicas Universidad de Buenos Aires. http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2015/11/Comportamiento-del-Comercio-Exterior-Argentino-en-la-Segunda-Guerra-Mundial.BA-34_0.pdf.

El rol protagónico atribuido por el gobierno británico a la Argentina durante la crisis externa de 1947, que llevó a suspender la convertibilidad el 20 de agosto de 1947, merece ser destacado.

El Pacto de Andes de febrero de 1948, probablemente hubiera resultado distinto si no se hubiera negociado en medio del lanzamiento del Plan Marshall y las expectativas alimentadas por los diversos medios norteamericanos de importantes ingresos por compras de la Agencia de Cooperación Económica (ECA). La diplomacia norteamericana contribuyó al resultado de forma significativa.

El hecho de que esas compras no se materializaran puede atribuirse por un lado a las divergencias entre el Departamento de Estado y la ECA y por otro a la superproducción cerealera norteamericana.

Sin lugar a dudas el Plan Marshall tuvo un efecto negativo para la Argentina, al reorientar las compras europeas hacia los Estados Unidos y países del Commonwealth, dentro de este contexto se negoció el Convenio Comercial Anglo-Argentino de 1949, cuyo bilateralismo era la negación del multilateralismo deseado por los EEUU para la post-guerra.[19]

El año 1947 resultó ser desastroso para los ingleses. El ministro del Tesoro lo caracterizó como "año horrible".

Comenzó con un invierno extremadamente frío que acentuó la crisis en la producción de carbón que se había avizorado durante 1946. Desde mediados de enero y por ocho semanas, las temperaturas bajaron a niveles sin precedentes en el siglo. El resultado fue que los stocks de carbón cayeron por debajo de los niveles mínimos necesarios para mantener funcionando la economía. El carbón no pudo ser transportado por tren ni por ruta; los barcos carboneros no podían salir al mar.

El ministro de Combustibles y Energía informó a la Cámara de los Comunes el 7 de febrero, que muchas plantas de electricidad no podían funcionar por falta de carbón y que una gran parte de la industria debería cerrar sus puertas, al mismo tiempo que muchos consumidores deberían arreglarse sin electricidad. Además de los efectos para la industria y los consumidores locales, se calcula que la crisis energética costó S 200 millones (US$ 800 millones) en exportaciones.

Visto en forma resumida la calamitosa situación en la cual se encontraba Gran Bretaña luego de la Segunda Guerra Mundial, no era novedad que necesitaba en forma urgente divisas, saldar la deuda con distintos países (entre ellos la Argentina) y reactivar sus industrias.

Mientras tanto, el 11 de julio del mismo año lejos de esas terribles condiciones y a la vera del Río de la Plata, el Squadron Leader (Líder de Escuadrón de la Royal Air Force) William Arthur Waterton, devenido en piloto de pruebas de la Gloster Aircraft Company, daba comienzo a la era de los aviones a chorro en la República Argentina.

[19] SKUPCH, Pedro. Las relaciones económicas anglo-argentinas en la posguerra: entre la convertibilidad y el bilateralismo. Ciclos, Año XIX, Vol. XVIII, N° 35-36, año 2009.





William Arthur Waterton
Piloto de pruebas de la Gloster tuvo a su cargo el primer vuelo de un reactor en argentina. Con el Meteor I-005 realizó un trayecto de 20 minutos sobre puntos emblemáticos de la Ciudad de Buenos Aires, para luego aterrizar en el aeropuerto Ezeiza. Fotos: Colección del Autor y Vladimiro Cettolo.

La impresionante cifra de 400 aviones de todo tipo trajo aparejado otro problema (uno mas de tantos): la carencia de personal especialista. Cada una de estas nuevas máquinas requerían de un gran número de ellos, creando un *"servilismo"* que por lo complejo de la tecnología para la época, incluiría reclutamiento intensivo y selectivo.

De esta manera, el papel del Personal Militar Subalterno (Suboficiales y Clases) pasaría a ser meramente técnico y de apoyo operativo.

Como una primera medida para atraer a los noveles candidatos a integrar los cuadros de la Fuerza Aérea Argentina, la Secretaría de Aeronáutica implementó una feroz campaña de propaganda en medios radiales y escritos, dando a conocer el nuevo material aéreo que conformaban el parque aeronáutico de combate.

Las distintas demostraciones aéreas y sobre todo la importancia de la llamada *"Semana de Aeronáutica"*, impulsada desde 1945 con el fin del desarrollo de la *"conciencia aeronáutica"* entre la población, crearon un acercamiento pocas veces visto. La *"cenicienta"* de las Fuerzas Armadas era vista como algo distinto, moderno, necesaria para la defensa del país.

La segunda guerra mundial asi lo habia demostrado.



La adquisición de los Cazas a reacción Gloster Meteor FmK-IV fue ampliamente publicitada, despertando la curiosidad de la población en general. Su presencia en los cielos argentinos creó historias "místicas" que siguen hasta nuestros días. Foto: Archivo del Autor



Durante el año 1947 la Secretaría de Aeronáutica implementó una feroz campaña publicitaria, a los fines de dar a conocer los logros y adquisiciones de la misma, pero también para atraer a posibles candidatos a integrar los cuadros de la Fuerza Aérea Argentina. Foto: Archivo del Autor



La impresionante “Exposición de Aeronáutica de 1947” realizada en la avenida “9 de Julio”. Foto: Archivo General de la Nación.



Suboficiales y Clases de la Fuerza Aérea Argentina posan con sus nuevos uniformes junto a un bimotor de bombardeo liviano Beechcraft AT-11 Kansan, de reciente adquisición. Foto: Archivo del Autor.

CAPÍTULO II

LOS PRIMEROS

"Sin embargo, los vaivenes de la administración militar son impredecibles. Aviación se independizó de Ejército y pasó a constituir una tercera Fuerza, la Fuerza Aérea Argentina. Nos cambiaron el uniforme; del clásico verde oliva pasamos al azul pizarra. También se modificó la insignia de gorra, agregándole alas extendidas a cada lado del Escudo Nacional y los grados recibieron una distinta denominación. En mi caso, dejé de ser Sargento 1ro y pasé a ser Suboficial Auxiliar."

Comandante Dante Leonardo Ártico
"Yo, Piloto"

Concretada la creación de la Secretaría de Aeronáutica con fecha 4 de enero de 1945, la totalidad de los medios aéreos, terrestres y personal dependientes del ex Comando de Aeronáutica pasan a depender de la nueva dependencia gubernamental, logrando total autonomía y permitiendo a la Fuerza Aérea Argentina convertirse en el tercer brazo armado de la Nación, junto a sus similares del Ejército y Armada.

En lo referente al personal, si bien este anhelaba la independencia total, la transferencia del mismo no estuvo exenta de dificultades. No solo se trató de un cambio de uniformes, sino que la parte administrativa fue la más compleja.

Mientras se procedía a la nueva organización y distribución del personal, este quedó en situación de "disponibilidad transitoria", una especie de stand by hasta su confirmación en los destinos correspondientes y dados de alta en la Fuerza Aérea Argentina.

Los Suboficiales y Clases Pilotos Militares fueron los más afectados por este cambio. Con el cierre de la Escuela de Pilotos Militares (Base Aérea Coronel Pringles, Villa Mercedes, Provincia de San Luis) ocurrida en el mes de diciembre de 1944, los mismos pasaron a integrar el denominado "Escalafón Provisorio de Pilotos Militares"[20].

"…y no sólo pasamos a ser 'Pájaros sin Nido', sino que para mayor abatimiento se nos agendaría como pertenecientes a un Escalafón Provisorio de Pilotos Militares hasta su extinción…"

Suboficial Principal Vicente Bonvissuto
"Cuando el Ejército me enseñó a volar"

Los Suboficiales y Clases pertenecientes a otras especialidades, permanecieron en sus destinos habituales a la espera de su confirmación en los mismos o bien asignados a otros. Quedaba de manifiesto la insuficiente cantidad numérica del mismo a los fines de poder afrontar y dar cumplimiento a la misión de dotar a la Fuerza Aérea de especialistas para los nuevos y complejos tiempos, sobre todo debido al crecimiento exponencial del parque aéreo e infraestructura terrestre.

[20] Boletín Militar Reservado N° 2.186 del 14 de Julio de 1944. Ver en "Génesis del Cuadro Permanente de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina 1912-1945" Primera Parte. Págs. 188/191.



Suboficiales y Clases mecánicos de aviación pertenecientes a la Fuerza Aérea Argentina, luego de haber concluido el proceso de armado y recepción de un bimotor Beechcraft AT-11 en la Base Aérea militar El Palomar. Año 1947. Foto: Colección del Autor.

BOLETÍN AERONÁUTICO RESERVADO N° 1

Con fecha 11 de enero de 1945 se publica el primer Boletín Aeronáutico Reservado. En él son publicados los primeros Pases Generales de Suboficiales y Clases de Aeronáutica en el ámbito de la Fuerza Aérea Argentina.

Trescientos veinticuatro fueron los hombres que integraron este primer contingente, distribuidos de la siguiente manera:

- Al Comando de la Fuerzas Aéreas Militares 03
- Al Cuartel Maestre General de Aeronáutica 02
- A la Dirección General de Aeronáutica Civil 67
- A la Dirección General de Material Aeronáutico 05
- A la Dirección de Personal de Aeronáutica 05
- A la Dirección de Institutos Aeronáuticos 04
- A la Dirección de Infraestructura 02
- A la Dirección de Administrativa 02
- A la Dirección de Sanidad Aeronáutica 09
- Al Instituto Aerotécnico..... 03
- A la Escuela Superior de Guerra..... 02
- A la Escuela de Aviación Militar 29
- A la Escuela de Especialidades 35
- A la Asesoría Jurídica de la Secretaría de Aeronáutica 01
- Al Regimiento 1 de Bombardeo 10

- Al Regimiento 2 de Caza..... 02
- Al Regimiento 3 de Ataque..... 04
- A la Agrupación Entrenamiento..... 04
- A la Agrupación Transporte 07
- Al Grupo 1 de Observación 26
- A la Base Aérea Militar "El Palomar" 28
- A la Base Aérea Militar "General Urquiza"..... 23
- A la Base Aérea Militar "El Plumerillo".....27
- A la Base Aérea Militar "Coronel Pringles" 24

CON NOMBRE Y APELLIDO

Algunos de los Suboficiales y Clases que cumplimentaron estos primeros Pases Generales. Los mismos figuran con su Destino de origen.

- Suboficiales Mayores:
  - Francisco Isaac Posada del ex Comando en Jefe de Aeronáutica.
  - Oscar Félix Beade del Comando de las Fuerzas Aéreas Militares.
  - Julio Armando Arrieta de la Escuela de Pilotos Militares.
- Suboficiales Principales:
  - Gregorio José Maubecin de la Base Aérea Militar "El Palomar".
  - José Aldaves Cuevas de la Escuela de Pilotos Militares.
  - Domingo Eusebio Murúa de la Escuela de Pilotos Militares.
  - Antonio Spada de la Escuela de Pilotos Militares.
- Suboficiales Ayudantes:
  - Gerardo Martínez de la Agrupación Entrenamiento.
  - Calisto Antonio Sala de la Escuela de Pilotos Militares.
  - Ernesto Rodolfo Ansaldo de la Agrupación Entrenamiento
  - Patricio Antonio Arcucci del ex Comando en Jefe de Aeronáutica.
- Suboficiales Auxiliares:
  - José Ferrari de la Base Aérea Militar "El Plumerillo".
  - Guillermo Knights Perkins del Regimiento 2 de Caza.
  - Alejandro Francisco Del Pino de la Agrupación Transporte.
  - Emilio Isuani del Regimiento 3 de Ataque.
- Sargentos:
  - Aldo Rubén Riera del Regimiento 3 de Ataque.
  - José Guillermo González de la Base Aérea Militar "El Palomar".
  - Alberto Duahu de la Base Aérea Militar "El Plumerillo".
  - José Cardama del ex Comando en Jefe de Aeronáutica.

- Cabos Mayores:
  - Adolfo Pedro Weiss del Regimiento 3 de Ataque.
  - Manuel Ramiro Díaz de la Escuela de Pilotos Militares.
  - Walter Daniel Maché del Grupo 1 de Observación.
  - Alberto Manuel García del Regimiento 3 de Ataque.
- Cabos:
  - Juan José Dupuy de la Agrupación Transporte.
  - Gregorio Gulián de la Escuela de Pilotos Militares.
  - Cabo Luis Carmelo Pollola del ex Comando en Jefe de Aeronáutica.
  - Gianni Adalciso Galli de la Escuela de Pilotos Militares.



Suboficial Mayor Piloto Militar Julio Armando Arrieta.
De la Escuela de Pilotos Militares de Pase a la Agrupación Transporte.
Foto: Archivo del Autor.



Suboficial Principal Piloto Militar Domingo Eusebio Murua.
De la Escuela de Pilotos Militares de Pase a la Dirección General de Aviación Civil.
Junto con el Suboficial Arrieta, fueron de los Suboficiales más antiguos de un total de 324 que encabezaron los primeros Pases Generales en la Fuerza Aérea Argentina.
Foto: Archivo del Autor.



Suboficial Ayudante Piloto Militar Gerardo Martínez.
Perteneciente a la Agrupación Entrenamiento pasa a cumplir funciones al Comando de las Fuerzas Aéreas Militares.
Foto: Archivo del Autor.



Cabo Mayor Piloto Militar Adolfo Pedro Weiss
Perteneciente al Regimiento 3 de Ataque, pasa al Instituto Aerotécnico de Córdoba, como Piloto de Pruebas.
Foto: Archivo del Autor.

NUEVOS GRADOS DEL PERSONAL MILITAR SUBALTERNO DE LA AERONÁUTICA

Por Boletín Aeronáutico Público N° 8 se dan a conocer los nuevos Grados y sus correspondientes abreviaturas:

PERSONAL SUBALTERNO

- Cuerpo del Aire, Técnico y de Tierra:
  - Suboficial Mayor.....Subof. May.
  - Suboficial Principal .....Subof. Princ.
  - Suboficial Ayudante.....Subof. Ayud.
  - Suboficial Auxiliar .....Subof. Aux.
  - Sargento.....Sarg.
  - Cabo Mayor.....Cab. May.
  - Cabo .....Cab.
  - Cadete .....Cad.
  - Aspirante.....Asp.
  - Dragoneante.....Drag.
  - Voluntario.....Vol.
  - Soldado .....Sold.
  - Conscripto.....Cons.
  - Soldado/Clase.....S/C.
- Cuerpo Auxiliar:

Se agregará a cada grado la abreviatura correspondiente al escalafón:

  - Auxiliar de Intendencia .....Aux. Int.
  - Enfermero.....Enf.
  - Preparador.....Prep.
  - Oficinista.....Of.



Personal Administrativo perteneciente a la Base Aérea Militar "El Palomar", aun luciendo uniformes del Ejército. Año 1946. Foto: Archivo del Autor

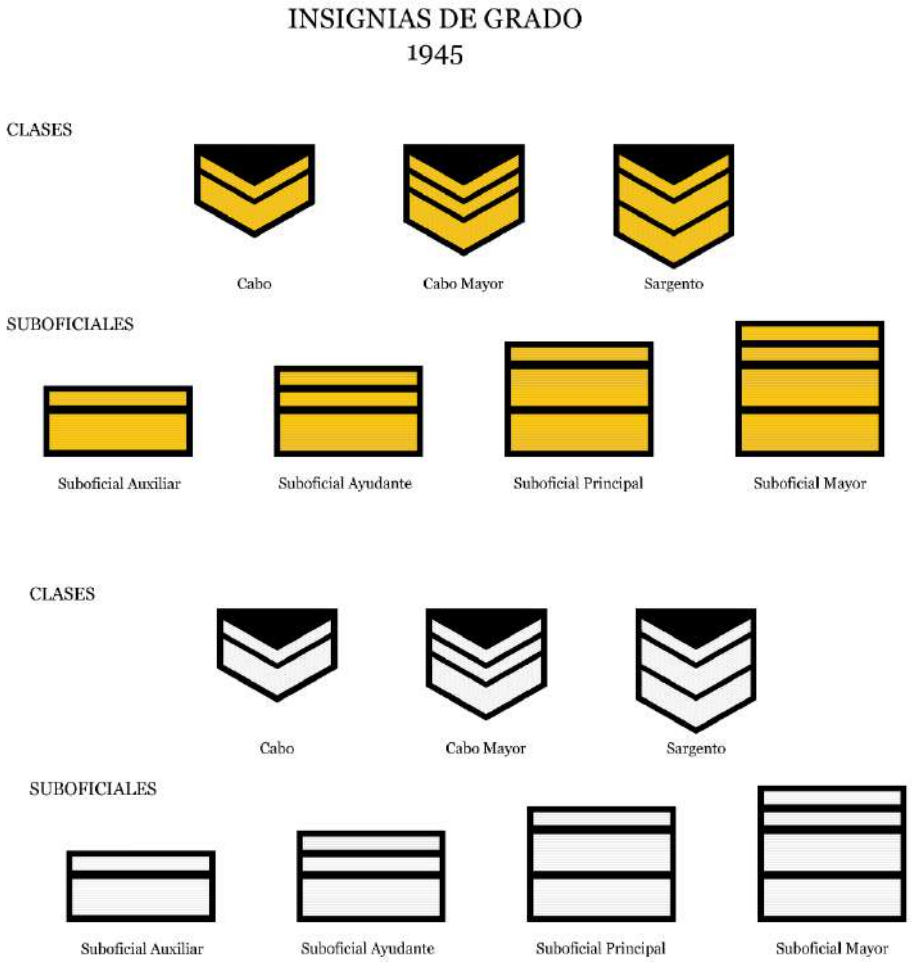


Imagen: aldocampos®

INGRESO A LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR, DE SUBOFICIALES Y CLASES

Como parte de la política social implementada por el gobierno del General Juan Domingo Perón, se adoptaron medidas que en gran parte beneficiaron a los Suboficiales, provocando el recelo de la oficialidad que no veía con buenos ojos la intromisión de la política en los cuarteles militares.

> *"El equilibrio de fuerzas suele, en numerosos casos, ser el mejor neutralizador de los elementos de la oposición. Esto parece haber sido la política de personal adoptada en relación con los Cuadros de Oficiales y Suboficiales. Estos últimos tenían, antes de la llegada de Perón al poder, algunos beneficios, que los diferenciaban de los Oficiales; el principal era la posibilidad de retirarse con el 100% de su haber, con menos años de servicio. Esto se debía, y el ejemplo es ilustrativo, para dar una idea de la situación, a que su vida militar era más sacrificada, por cuanto la misma se asemejaba a la de la Tropa.*
>
> *Perón los empezó a diferenciar de la Tropa y los aproximó al Oficial. Le concedió el derecho al voto que, hasta ese momento, por su condición de Tropa no lo tenían.*
>
> *Estableció las condiciones para que los hijos de los Suboficiales tuvieran acceso a los Liceos Militares en calidad de becados. Les abrió las puertas del Colegio Militar, al disminuir los gastos de la carrera y reglamento las exigencias para permitir el pasaje a la jerarquía de Oficial.*
>
> *Estas y otras ventajas, como la facilidad para acceder a los empleos públicos por parte de los familiares, el mejoramiento de las Obras Sociales, la facilidad de acceso a la vivienda propia, etc. crearon una corriente de lealtades que se traducía en total adhesión al General Presidente…"* [21]

En lo que respecta a la Aeronáutica, estas medidas en favor del Cuadro de Suboficiales comenzaron a materializarse con la publicación mediante Boletín Aeronáutico Publico N° 12 de las condiciones y prórroga de ingreso a la Escuela de Aviación Militar.

19/45.- Buenos Aires, 19 de febrero de 1945.

Visto lo señalado en el último párrafo del Artículo 103 del Decreto Ley Orgánica de Aeronáutica, y

CONSIDERANDO:

Que es necesario para bien de la institución, estimular al personal de suboficiales y clases cuya contracción al estudio los hace acreedores a más altas aspiraciones que las que les permite su actual esfera de acción.

Que solamente hasta marzo de 1946, de acuerdo con lo determinado en el artículo 216 del Decreto –Ley Orgánica de Aeronáutica, se permite el ingreso a la Escuela de

[21] SIMARI, Alberto Cristóbal. Brigadier (R). CONOZCA EL PASADO PARA NO EQUIVOCARSE EN EL FUTURO. Período Político Militar que abarca desde 1916 hasta 1976. Buenos Aires. 1996. Pág. 142.

Aviación Militar con una edad tal, que después de cursar los cuatro años de estudios no se egrese con una edad mayor de 26 años para el Cuerpo del Aire.

Que la Ley Orgánica de Aeronáutica incluye únicamente en forma provisoria a los suboficiales y clases pilotos militares de acuerdo con lo determinado en su artículo 217.

Que existen suboficiales y clases que, de no ingresar el corriente año a la Escuela de Aviación Militar, no lo podrían hacer posteriormente por la edad.

Que dado lo avanzado de la fecha en que se promulgó la Ley Orgánica de Aeronáutica, existen suboficiales y clases que no han tenido el tiempo necesario para acogerse a los beneficios que les otorga la citada Ley.

El Secretario de Aeronáutica

RESUELVE

1°- Prorrogase hasta el 1° de marzo, para los suboficiales y clases de Aeronáutica, la fecha para solicitar su ingreso a la Escuela de Aviación Militar durante el corriente año.

2°- Los suboficiales y clases de Aeronáutica que deseen ingresar a la Escuela de Aviación Militar, hasta marzo de 1946, deberán tener una edad tal, que su egreso como Alférez, después de cuatro años de estudio, no se produzca con más de 27 años de edad.

3°- Los jefes de unidades, comandos, reparticiones, etc. comunicarán por radio a la Dirección de la Escuela de Aviación Militar, la nómina de los suboficiales y clases a sus órdenes, que deseen rendir examen de ingreso a la misma en el corriente año.

4°- Los suboficiales y clases que posteriormente a su ingreso en la Escuela de Aviación Militar, fueran dados de baja de la misma, podrán ser reincorporados como tales con el grado, especialidad y antigüedad que tenían en la fecha de su ingreso a la Escuela y siempre que las causas de su baja permitan acordarle un nuevo compromiso de servicio.

5°- Comuníquese, publíquese en Boletín Aeronáutico Público y archívese. DE LA COLINA.

Creación del Escalafón "Provisorio" de Servicios especiales para Suboficiales y Clases



Antiguo portal de ingreso a la Escuela Militar de Aviación. El gobierno del General Perón posibilitó a los Suboficiales y a sus hijos el ingreso a los institutos de formación de Oficiales. Foto: Archivo del Autor.

Por Boletín Aeronáutico Público N° 13, se da conocer el nuevo Escalafón "Provisorio" de Servicios Especiales para Suboficiales y Clases.

4050/45.-Buenos Aires, 23 de febrero de 1945.

Visto lo propuesto por el Secretario de Aeronáutica, y

CONSIDERANDO:

Que existe en la actualidad, revistando en Aeronáutica, personal de la categoría de Suboficiales y Clases, cuya especialización con que se incorporaron a la ex Aviación del Ejército, por similitud con la organización del mismo, no ha sido contemplada en la Ley Orgánica de Aeronáutica, por resultar inconveniente a la nueva estructuración de la misma;

Que como consecuencia de esa nueva estructuración y de acuerdo con los nuevos escalafones fijados por dicha Ley el citado personal no puede ser incluido en los mismos por no reunir las condiciones indispensables para integrarlos, lo que les crearía una evidente inferioridad con respecto a los que lo integran con probidad y asimismo para estos últimos se produciría una situación de ética inconveniente.

Que las especialidades que tiene el personal en cuestión, de acuerdo con las necesidades de la Aeronáutica, serán cubiertas en lo sucesivo con personal civil;

Que de acuerdo a lo determinado en el artículo 212 del Decreto-Ley Orgánica, no puede alterarse el carácter ni el efecto de los servicios ya prestados, no debiendo en

consecuencia perjudicarse al personal de referencia, mientras demuestre en su especialidad;

Que, asimismo, concordante con lo especificado en el artículo 58 del mismo decreto-ley, es facultad del Poder Ejecutivo la creación o supresión de uno o más escalafones de acuerdo con las necesidades orgánicas de la Aeronáutica;

El Presidente de la Nación Argentina

DECRETA:

Artículo 1°- Inclúyase al personal de suboficiales y clases de las especialidades de pirotécnicos, fotógrafos dibujantes, mecánicos electricistas y armadores de paracaídas, en un escalafón provisorio que se denominará "Servicios Especiales" y que se incluirá dentro del Cuerpo de Tierra, pudiendo llegar los que lo integran, hasta el grado de Suboficial Mayor.

Artículo 2°- Inclúyase al personal de Suboficiales y Clases de las especialidades de carpinteros, talabarteros, sastres, cocineros y zapateros en un escalafón que se denominará "Artesanos" y que se incluirá dentro del Cuerpo Auxiliar, respectivamente, hasta su eliminación por baja o retiro del escalafón respectivo.

Artículo 3°- El personal especificado en los artículos 1° y 2°, estará sujeto a las prescripciones legales establecidas para el personal subalterno de los Cuerpos de Tierra y Auxiliar, respectivamente, hasta su eliminación por baja o retiro del escalafón respectivo.

Artículo 4°- El grado y la antigüedad que tendrá el personal a que se hace referencia en los artículos precedentes serán los mismos que poseían al ser dados de alta en la Aeronáutica Militar.

Artículo 5°- No podrá ingresar a los escalafones provisorios creados por el presente decreto, ningún otro personal que no sea el que se encuentra incorporado en la actualidad a la Aeronáutica Militar.

Artículo 6°- Una vez que el personal que se incluya en los escalafones provisorios por el presente decreto sea totalmente eliminado, los escalafones de referencia serán suprimidos.

Artículo 7°- Comuníquese y publíquese en Boletín Aeronáutico Público y archívese en la Secretaría de Aeronáutica.

FARRELL - JUAN PERÓN - BARTOLOMÉ DE LA COLINA.



Los Suboficiales y Clases "armadores de Paracaídas" pasan a integrar un Escalafón Provisorio denominado "Servicios Especiales" perteneciente al Cuerpo de Tierra. Foto: Archivo del Autor.

APROBANDO CON CARÁCTER PROVISIONAL LOS DISTINTIVOS PARA OFICIALES Y PERSONAL SUBALTERNO

35/45. Buenos Aires, 5 de marzo de 1945.

CONSIDERANDO:

Que el personal de la Aeronáutica Militar Permanente, cualesquiera sean sus funciones dentro de la misma, se encuentra obligado por exigencias del servicio a cumplir misiones a bordo de aeronaves.

Que las normas internacionales han establecido como requisito indispensable para acreditar la condición militar de aquél personal en caso de encontrarse apartados de las aeronaves que los conduzcan, el uso de las insignias previamente aprobadas.

Que, en consecuencia, para satisfacer el aspecto anotado, aparte del estímulo moral que autorizar su uso implica, es necesario aprobar las insignias para los distintos cuerpos.

Que para autorizar el uso en toda circunstancia de una insignia de tal naturaleza es necesario haber acreditado una actividad aérea que lo haga acreedor de la misma.

El Secretario de Aeronáutica,

RESUELVE

Artículo 1°- Apruébese con carácter provisional hasta tanto se publique el Reglamento de Uniformes de la Aeronáutica Militar, los distintivos que a continuación se mencionan y que se determinan en el anexo adjunto:

a) Para Oficiales.

   1. Oficial de a bordo.

   2. Paracaidista Militar.

3. Oficial de Tierra.
4. Justicia.
5. Sanidad.
6. Intendencia.
7. Clero.

b) Para personal subalterno.

1. Bombardero y Ametrallador.
2. Radiooperador de avión.
3. Fotógrafo de avión.
4. Paracaidista militar.

c) Cuerpo técnico.

5. Personal Subalterno de tierra.
6. Sanidad.
7. Intendencia.
8. Oficinista.

Artículo 2° - Tendrán derecho al uso de dicho distintivo:

- Con carácter permanente:

a) Del cuerpo del aire o de paracaidistas.

b) Quien haya acreditado más de 500 horas de vuelo en su especialidad.

c) El radiado de vuelo como consecuencias de accidentes o lesiones acontecidas por el vuelo.

- Con carácter transitorio en la siguiente forma:

a) Cuando sea trasladado en vuelo.

b) Los que se hubieren hecho acreedores al suplemento de vuelo durante ocho meses por lo menos del año, podrán usarlo durante el transcurso del año siguiente al mismo.

Se establecía la confección de un listado a cargo de la Dirección General de Personal a publicar antes del 15 de enero de cada año, con el personal que se hubiera hecho acreedor al uso del distintivo correspondiente.

Los distintivos reglamentados entrarían en vigencia con carácter obligatorio a partir del 1° de julio de 1945.

Solamente estarían autorizados a utilizar los distintivos correspondientes, los Aviadores Militares, Pilotos Militares, Ingeniero Aeronáutico y todas aquellas insignias, emblemas o distintivos conferidos por el Poder Ejecutivo o por gobiernos extranjeros.



Personal de Oficiales, Suboficiales y Clases pertenecientes a la Escuela de Especialidades. Año 1945. Observar la ausencia de distintivos, solo un oficial aviador militar ostenta su brevet. Foto: Archivo del Autor.

PERSONAL SUBALTERNO DE LA AERONÁUTICA MILITAR

ACREEDORES AL USO DEL DISTINTIVO CORRESPONDIENTE A SU ESPECIALIDAD

Según lo establecido en el artículo 3° de la Superior Resolución N° 33/45 inserta en Boletín Aeronáutico Público N° 18.

En forma permanente:

- Bombardero y Ametrallador
  - Total: 12 (Doce)
  - Más antiguo: Sub. Auxiliar Juan Bautista Paz.
- Radiooperador de Avión
  - Total: 84 (Ochenta y Cuatro)
  - Más antiguo: Sub. Mayor Efraín Antonio Rolón.
- Fotógrafo de Avión
  - Total: 17 (Diecisiete)
  - Más antiguo: Sub. Ayudante Roberto Sol Denegri.
- Paracaidista Militar
  - Total: 03 (Tres)
  - Más antiguo: Sub. Ayudante Mario Antonio Domingo Galasso.
- Cuerpo Técnico

- Total: 26 (Veintiséis)
- Más antiguo: Sub. Mayor Juan José Alessandretti. En forma transitoria por haberse hecho acreedores al Suplemento de Vuelo:
- Total: 238 (Doscientos treinta y ocho)
- Más antiguo: Sub. Mayor Luis Camilo Quesini.

- Cuerpo de Tierra
  - Total: 10 (Diez)
  - Más antiguo: Sub. Principal Jacobo Samban.



Imagen: aldocampos®



Suboficiales de Aeronáutica posan delante de un avión Junkers JU-52 perteneciente al Regimiento 1 de Transporte Aéreo con asiento en la Base Aérea Militar "El Palomar". Ostentan los distintivos correspondientes a sus especialidades. Foto: Archivo del Autor.



Suboficial Ayudante Idelfonso Pelayo Rey. Destacado Piloto Militar, ostenta el distintivo que lo acredita como tal. Foto: Archivo del Autor.



El brevet o distintivo llamado "media ala" fue tomado como modelo del utilizado por la Royal Air Force (RAF) en concordancia con el uniforme en uso. En este caso el correspondiente a los paracaidistas británicos. Foto: Aviation Badges.

Descripción de los Distintivos para los Distintos Cuerpos y Servicios

ANEXO AL BOLETÍN AERONÁUTICO PÚBLICO Nº 18

Buenos Aires, 5 de marzo de 1945

Para Personal Subalterno:

- Bombardero y Ametrallador.
  - Distintivo de metal plateado y esmalte, consistente en un disco de 12 milímetros de diámetro, en esmalte de color rojo grana, con una bomba y una mira circular estilizadas en metal plateado; del cual sale un ala desplegada de metal plateado, de 40 milímetros de largo por 28 milímetros de alto.
  - El disco está orlado por una faja circular de 8 milímetros de ancho, con los colores nacionales; en la mitad superior lleva la inscripción "AERONÁUTICA MILITAR" y en el inferior el nombre y apellido del poseedor del distintivo, ambas inscripciones en letras plateadas.
- Radiooperador de avión.
  - Ídem en formato al anterior, consistente en un disco de 12 milímetros de diámetro, en esmalte de color negro, con tres rayos divergentes en metal plateado.
- Fotógrafo de avión.
  - Ídem en formato a los anteriores, consistente en un disco de 12 milímetros de diámetro con esmalte color blanco, con una cámara fotográfica vista de frente, estilizada, en metal plateado.
- Paracaidista militar.
  - Distintivo igual al de Oficial Paracaidista militar, pero en metal plateado.
- Cuerpo Técnico.
  - Ídem a los anteriores. Consistente en un disco de 12 milímetros de diámetro, en esmalte de color negro, con un motor radial estilizado, visto de frente, con una hélice tripala, en metal plateado.
- Personal subalterno de tierra.
  - Distintivo igual al de Oficial de tierra, pero en metal plateado.
- Sanidad.
  - Distintivo igual al de Oficial de Sanidad, pero en metal plateado.



- Intendencia.
  - Distintivo igual al de Oficial de Intendencia, pero en metal plateado.
- Oficinista.
  - Consistente en un disco de 12 milímetros de diámetro, en esmalte de color azul, con dos plumas cruzadas, en metal plateado.

PRESCRIPCIONES GENERALES Y DISPOSICIONES SOBRE EL USO DE LOS DISTINTIVOS REGLAMENTADOS

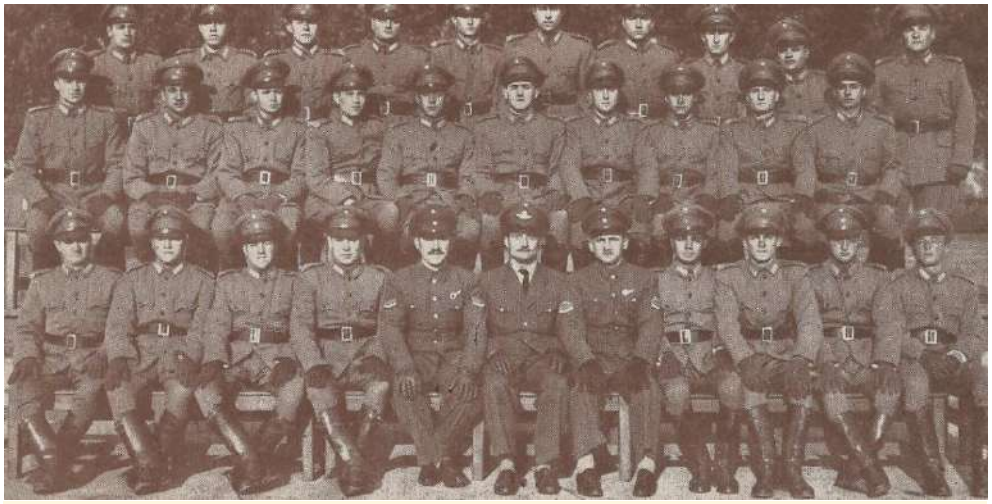
Los distintivos reglamentados para los distintos cuerpos y servicios serán usados en el:

- Uniforme de servicio:
  - de diario de invierno;
  - de trabajo;
- social
  - de invierno;
- de gala

Los distintivos se usarán arriba del bolsillo superior izquierdo, coincidiendo la parte inferior del distintivo con la costura de la tapa.

En el uniforme de verano a) de diario y b) social, se usará sobre el costado izquierdo a la altura del primer botón.

(Anexo al Boletín Aeronáutico Público 18)



Compañía de Aspirantes pertenecientes a Comunicaciones, con asiento en la Base Aérea El Palomar. Los Cabos (Clases) poseen el correspondiente distintivo, no así el Oficial (que podría considerarse del cuerpo de tierra). Los aspirantes portan aun el uniforme de Ejército. Año 1945. Foto: Archivo del Autor.



Distintos uniformes en uso por parte de Suboficiales pertenecientes a la Aeronáutica Militar. De vuelo, de servicio y de trabajo. En los últimos dos se observa la ubicación correcta del distintivo. Foto: Archivo del Autor.

EMBLEMA DE AERONÁUTICA

Con fecha 20 de febrero de 1945 y a los efectos de unificar el uso de los emblemas para la identificación de elementos pertenecientes a la Aeronáutica Militar, se aprueban con carácter provisional, como distintivos de la misma para vehículos, armamentos, diplomas, documentos de uso interno, equipos y materiales, el escudo con alas.

Asimismo, se adopta como distintivo de la Escuela de Aviación Militar, el emblema representativo de la aviación militar.

(Boletín Aeronáutico Público N° 12)





Exigencias Mínimas para la Obtención del Título y Distintivo de "Paracaidista Militar"

Una situación particular se dio con el personal militar del Escalafón de Paracaidistas, incorporados a dicha especialidad durante el año 1944.

Cumpliendo la instrucción de gimnasia y de combate en tierra por la falta de material aéreo y paracaídas, a pesar de estas limitaciones, se alcanzó en forma satisfactoria los temas exigidos para las misiones particulares de su especialidad.

En forma individual y de conjunto, se lograron saltos desde aeronave en vuelo aun con la precariedad del material de dotación.

Todo esto fue reconocido por el Secretario de Aeronáutica, quien mediante Expediente Reservado letra E. N° 131 Cde. 1 (D. Inst. Aer.) con fecha 23 de enero de 1945, estableció para el personal militar del Escalafón de Paracaidistas incorporado a dicha especialidad en el año 1944, las siguientes exigencias mínimas para acceder al título y al uso del distintivo de "Paracaidista Militar":

- Haber realizado durante el año 1944 la instrucción necesaria para cumplir en tierra las misiones particulares de la especialidad.
- Haber cumplido satisfactoriamente durante el año 1944 la instrucción preliminar en tierra, que lo capacite para efectuar lanzamientos desde aeronave en vuelo.
- Haber efectuado o efectuar antes del 1° de julio del corriente año, por lo menos un lanzamiento individual y uno de conjunto desde aeronave en vuelo.

(Boletín Aeronáutico Reservado N° 4)



Los Paracaidistas Militares incorporados durante el año 1944, fueron reconocidos por el Secretario de Aeronáutica a los pocos días de asumir el cargo.
A pesar de las carencias de equipos y material aéreo, pudieron cumplimentar las exigencias para portar el distintivo correspondiente.
Foto: Archivo del Autor.

Suboficiales y Clases Subinstructores de Tropa pueden optar por la Especialidad Oficinista.

Otra de las primeras medidas adoptadas en lo referente a Suboficiales y Clases por el Señor Secretario de Aeronáutica, Brigadier General Don Bartolomé de la Colina, lo fue el hecho de permitirle al personal de subinstructores de tropas, optar por única vez el cambio a la especialidad de oficinista.

Para ello, se exigía haber cumplido dichas funciones durante los últimos cinco años en oficinas de las distintas reparticiones dependientes de la Secretaría.

La medida fue publicada mediante Boletín Aeronáutico Reservado N° 8 (Febrero de 1945).



Los Suboficiales y Clases Sub. Instructores de Tropa pudieron optar al cambio de especialidad (Oficinista) por única vez, acreditando haber cumplido esa labor durante los últimos cinco años. Foto: Archivo del Autor.

Primeros Ascensos al Grado Inmediato Superior de Suboficiales y Clases de Aeronáutica

Se promueven al grado inmediato superior, con fecha 28 de febrero de 1945, al siguiente personal de Suboficiales y Clases, discriminados por Cuerpos, Escalafones y Jerarquías.

Cuerpo del Aire

Escalafón de Pilotos Militares

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
13	10	24	28	35	-

TOTAL: 110

ESCALAFÓN DE BOMBARDEROS Y AMETRALLADORES

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
-	-	-	01	10	-

TOTAL: 11

ESCALAFÓN DE RADIOOPERADORES DE AVIÓN

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
02	08	12	22	29	-

TOTAL: 73

ESCALAFÓN DE FOTÓGRAFOS DE AVIÓN

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
	-	02	06	03	-

TOTAL: 11

TOTAL CUERPO DEL AIRE: 205



Pilotos Militares.
Foto: Archivo del Autor.



Puesto de ametrallador delantero perteneciente a un bombardero Glenn Martin 139 WAA. Foto: Archivo del Autor.





Fotógrafos de Avión y Radiooperadores de a bordo completaban los escalafones del Cuerpo del Aire. Fotos: Archivo del Autor y Revista LIFE.

Cuerpo Técnico

Escalafón de Mecánicos de Aviación

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
15	13	56	84	162	02

TOTAL: 332

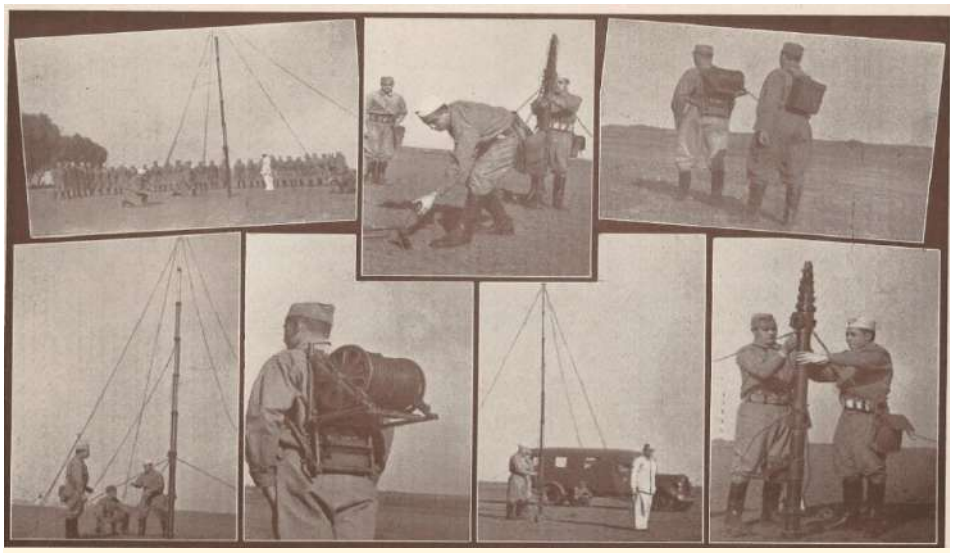


El Escalafón de Mecánicos de Aviación se vio beneficiado con 332 vacantes para ascenso. Un grupo de ellos posa delante del Northrop 8 A2 A-401 perteneciente al Regimiento 3 de Ataque, Foto: Andrés Santi.

ESCALAFÓN DE MECÁNICOS DE COMUNICACIONES

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
	03	01	03	01	

TOTAL: 08



La Compañía de Comunicaciones con asiento en la Base Aérea Militar El Palomar. Allí se formaban los Suboficiales y Clases de esta importante especialidad del Cuerpo Técnico. Foto: Archivo del Autor.

ESCALAFÓN DE MECÁNICOS ARMEROS

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
03	04	10	14	08	

TOTAL: 39



Mecánicos Armeros posan junto a un bombardero liviano IAe-24 “Calquín”. Foto: Andrés Santi.

ESCALAFÓN DE CONDUCTORES MOTORISTAS

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
				10	21

TOTAL: 31

TOTAL CUERPO TÉCNICO: 410



El Personal del Escalafón de Conductores Motoristas estaba conformado, hacia 1945, por un número insignificante de Clases (Suboficiales Subalternos). Es por ello que se requirió de Personal Civil en condición de asimilados. Foto: Archivo del Autor.

CUERPO DE TIERRA

ESCALAFÓN DE TROPAS DE AERONÁUTICA



El escalafón de Tropas de Aeronáutica se constituyó mayormente con el personal de Suboficiales y Clases provenientes del Ejército. Cambio del Servicio de Guardia en la BAM El Palomar, año 1945. Foto: Archivo del Autor.

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
15	14	31	36	95	28

TOTAL: 219

Escalafón de Tropas de Comunicaciones

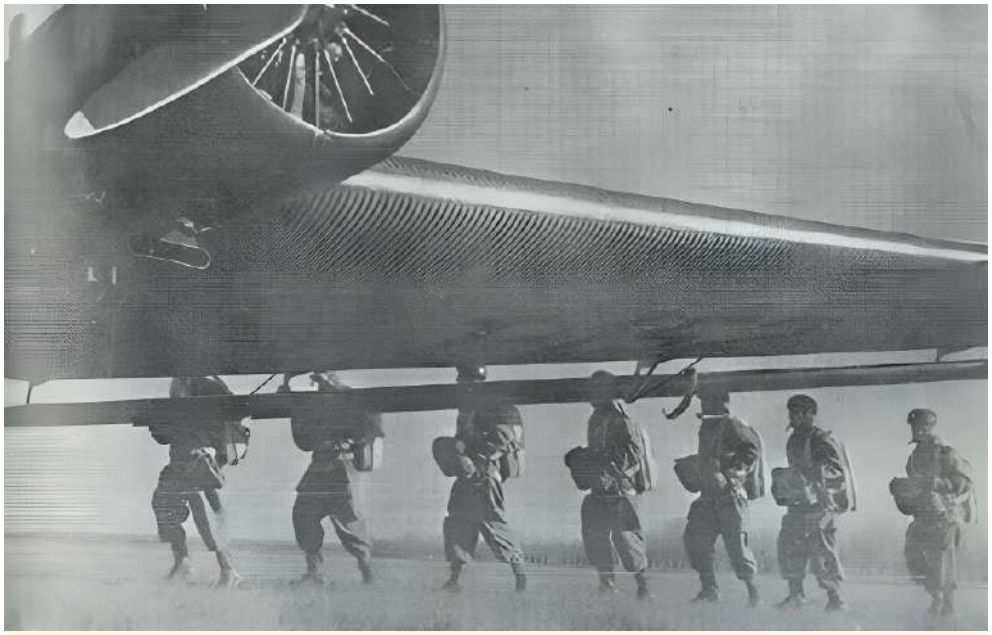
Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
01	01	06	01	03	02

TOTAL: 14

Escalafón de Paracaidistas

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
		01	16	25	07

TOTAL: 49



Los Clases y Suboficiales Paracaidistas Militares se vieron beneficiados con 49 (cuarenta y nueve) vacantes para ascenso al grado inmediato superior. Foto: Archivo del Autor.

Escalafón de Servicios Especiales

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
		02	05	18	03

TOTAL: 28

Total Cuerpo de Tierra: 310

Cuerpo Auxiliar

Escalafón de Auxiliares de Intendencia

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
		01	03	04	

TOTAL: 08

Escalafón de Enfermeros

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
		01	03	05	03

TOTAL: 12

Escalafón de Preparadores

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
			03	02	

TOTAL: 05

Escalafón de Oficinistas

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
01	06	08	13	18	23

TOTAL: 69

Escalafón de Artesanos

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
			11	11	19

TOTAL: 41

Total Cuerpo Auxiliar: 135

Total de Suboficiales y Clases ascendidos al Grado Inmediato Superior, con fecha 28 de febrero de 1945: 1.060 Efectivos.





Servicio de Balizamiento de Pista. Foto: Archivo del Autor.



Banda de Música. Base Aérea Militar "El Palomar" año 1945. Fotos: Archivos del Autor.

Los Suboficiales y Clases de la Fuerza Aérea Argentina (Aeronáutica Militar) iniciaron su primer año (1945) distribuidos de la siguiente manera:

CUERPO DEL AIRE

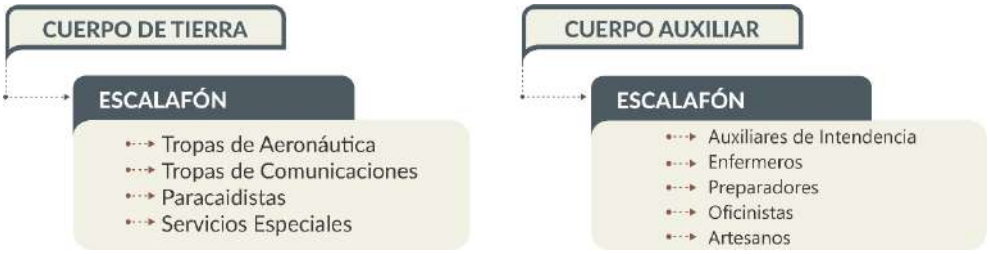
ESCALAFÓN

- Pilotos Militares
- Bombarderos y Ametralladores
- Radiooperadores de Avión
- Fotógrafos de Avión

CUERPO TÉCNICO

ESCALAFÓN

- Mecánicos de Aviación
- Mecánicos de Comunicaciones
- Mecánicos Armeros
- Conductores Motoristas



LA PRIMERA VERTIENTE.

INCORPORACIÓN DE SUBOFICIALES COMBATIENTES Y AUXILIARES PROVENIENTES DEL EJÉRCITO ARGENTINO.

Otra de las primeras medidas adoptadas en lo referente a Suboficiales y Clases por el Señor Secretario de Aeronáutica, Brigadier General Don Bartolomé de la Colina, lo fue el hecho de permitirle al personal de subinstructores de tropas, optar por única vez el cambio a la especialidad de oficinista.

Para ello, se exigía haber cumplido dichas funciones durante los últimos cinco años en oficinas de las distintas reparticiones dependientes de la Secretaría.

La medida fue publicada mediante Boletín Aeronáutico Reservado N° 8 (Febrero de 1945).

A comienzos del año 1945 se encontraba en vigencia la Ley Orgánica de Aeronáutica Militar, aprobada por Decreto N° 29376/44 la cuál contemplaba la "exclusión" de oficiales y suboficiales del Ejército Argentino y su posterior "inclusión" en los cuadros de la Aeronáutica Militar Permanente.

En el caso de estos últimos (Suboficiales y Clases) por decreto 31946/44 de fecha 28 de noviembre de 1944 pudieron ser excluidos e incluidos los pertenecientes a los cuerpos combatientes y auxiliares que prestaban servicios en la Aeronáutica Militar, tales como suboficiales de aviación, motoristas, de administración, oficinistas, de banda, artesanos y maestranza (armeros, carpinteros, talabarteros, electricistas, sastres, zapateros y cocineros).[22]

> *"Hubo cambios de uniformes e insignias, pero cada cual conservó el equivalente de su grado y la antigüedad adquirida, pasando a ocupar un lugar en el escalafón. Una simple anotación en el legajo personal de cada uno, dio cuenta de su transferencia a la nueva institución, en la que seguiría prestando servicios"*[23]
>
> **S.M. (R) Oscar Antonio Santelli**

El artículo 213, inciso 8° y artículo 218 del Decreto-Ley Orgánica de Aeronáutica, contemplaba el pase definitivo a la Aeronáutica Militar de los suboficiales combatientes y de los servicios del Ejército que así lo solicitaran,

[22] VÉLEZ, Oscar G. y QUELLET, Ricardo Luis (Comodoros) HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA- Tomo III- "HISTORIA GENERAL DE LA FUERZA" Desarrollo de la Aeronáutica Militar en el Ejército desde 1923 hasta 1944. Dirección de Estudios Históricos. Año 2000.Cap. VI. Pág., 244.
[23] SANTELLI, Oscar. Suboficial Mayor (R) PINCELADAS en Cuadros de una Época – Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

con el grado y antigüedad poseida al momento de solicitar el pase, *"Siendo conveniente asignar a la Aeronáutica Militar el personal necesario para la constitución inicial de sus cuadros"*.

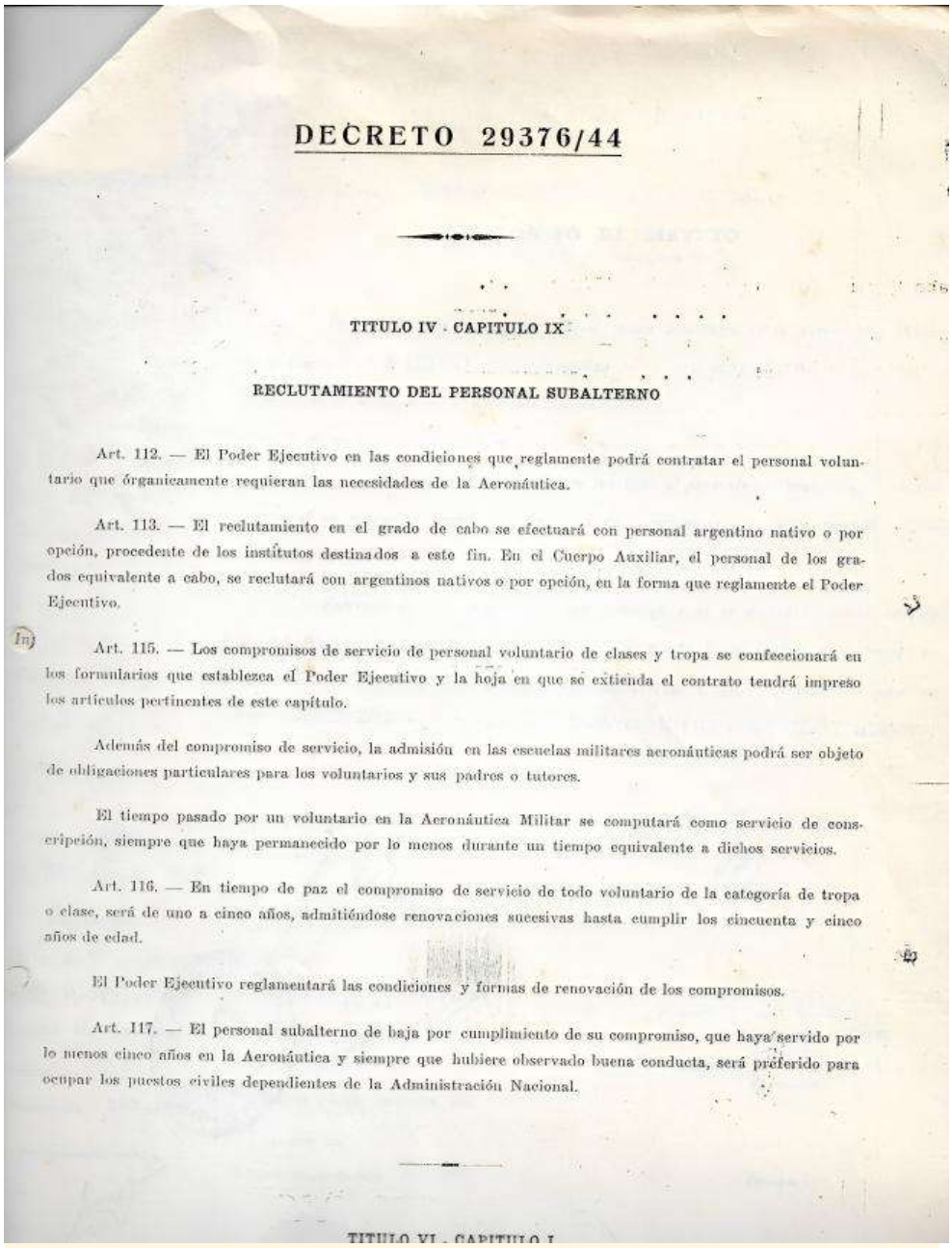


Sargento Ayudante (Segundo Maestro de Banda) Armando Nalli.
Argentino naturalizado (italiano de nacimiento), solicitó la baja del Ejército en mayo de 1945 al finalizar su contrato, siendo dado de alta en la Aeronáutica Militar con la jerarquía de Suboficial Ayudante del Cuerpo de Tierra, escalafón de músicos.
Foto: Vía C.1° Lucía Coca.



La Aeronáutica Militar en su primer desfile como arma independiente. 9 de Julio de 1945. Se observan a Cadetes de la Escuela de Aviación Militar, tropas de la Escuela de Paracaidistas, elementos de artillería antiaérea y abanderado y escoltas de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica, aun portando uniformes del Ejército Argentino. Foto: Archivo del Autor.

DECRETO 29376/44. RECLUTAMIENTO DE PERSONAL SUBALTERNO DE AERONÁUTICA



DECRETO 29376/44

TITULO IV - CAPITULO IX

RECLUTAMIENTO DEL PERSONAL SUBALTERNO

Art. 112. — El Poder Ejecutivo en las condiciones que reglamente podrá contratar el personal voluntario que órganicamente requieran las necesidades de la Aeronáutica.

Art. 113. — El reclutamiento en el grado de cabo se efectuará con personal argentino nativo o por opción, procedente de los institutos destinados a este fin. En el Cuerpo Auxiliar, el personal de los grados equivalente a cabo, se reclutará con argentinos nativos o por opción, en la forma que reglamente el Poder Ejecutivo.

Art. 115. — Los compromisos de servicio de personal voluntario de clases y tropa se confeccionará en los formularios que establezca el Poder Ejecutivo y la hoja en que se extienda el contrato tendrá impreso los artículos pertinentes de este capítulo.

Además del compromiso de servicio, la admisión en las escuelas militares aeronáuticas podrá ser objeto de obligaciones particulares para los voluntarios y sus padres o tutores.

El tiempo pasado por un voluntario en la Aeronáutica Militar se computará como servicio de conscripción, siempre que haya permanecido por lo menos durante un tiempo equivalente a dichos servicios.

Art. 116. — En tiempo de paz el compromiso de servicio de todo voluntario de la categoría de tropa o clase, será de uno a cinco años, admitiéndose renovaciones sucesivas hasta cumplir los cincuenta y cinco años de edad.

El Poder Ejecutivo reglamentará las condiciones y formas de renovación de los compromisos.

Art. 117. — El personal subalterno de baja por cumplimiento de su compromiso, que haya servido por lo menos cinco años en la Aeronáutica y siempre que hubiere observado buena conducta, será preferido para ocupar los puestos civiles dependientes de la Administración Nacional.

TITULO VI - CAPITULO I

Tomado del Legajo Personal perteneciente al S.M. (R) Antonio Prividera. Colección del Autor.



Jefes y Oficiales de la Base

Jefe de la Base: Comodoro D. GUSTAVO A. HERMANSSON
2º Jefe de la Base: Vice-Comodoro D. OSVALDO PIMENTEL

Ayudante: Alférez D. EZEQUIEL A. MARTINEZ
Jefe Agrupación de Tropa: Capitán D. EMILIO ARROYO
Ayudante Agrupación de Tropa: Teniente D. EMILIO H. SCERBO
Oficial Administración: Teniente D. PABLO SPINELLI
Compañía Servicios Especiales
Jefe: Alférez D. JULIO J. CUPIDO
Jefe 1ª Sección: Alférez D. JOSE OLMOS
Jefe 2ª Sección: Alférez D. ANTONIO P. DIAZ
Compañía Aviación
Jefe: Alférez D. ENRIQUE A. GRECO
Alféreces D.:
JULIO C. BERTOLLO
MARTIN CAPITAIN

Compañía Servicios Generales
Jefe: Teniente D. EMILIO H. SCERBO
Jefe 1ª Sección: Alférez D. CARLOS RAYNELI
Jefe 2ª Sección: Alférez (R.) D. HORACIO HEREDIA
Compañía de Comunicaciones
Jefe: Alférez D. JORGE A. LARGUIA
Jefe Sección Radio: Alférez D. CARLOS M. REDONI MALDONADO
Jefe Sección Teléfono: Alférez D. RAUL L. COUNNDANE
Compañía Seguridad
Jefe: Alférez D. PABLO ARAGON
Alféreces D.:
ANTONIO P. DIAZ
OSCAR GALLO

Suboficiales de la Base

COMPAÑIA SERVICIOS ESPECIALES
Encargado:
Sub-Ayudante RAMON PEREYRA
Encargado Reemplazante:
Sub-Auxiliar LUIS MERA
Encargado 1ª Sección:
Cabo Mayor LEONCIO CORVALAN
Encargado 2ª Sección:
Cabo (R.) RODOLFO EVARISTO
Encargado 3ª Sección:
Cabo (R.) OSCAR PACIFICO
COMPAÑIA AVIACION
Encargado:
Sub-Ayudante SANTIAGO SCUNCIA

INTENDENCIA Y ARSENALES
Encargado:
Sargento LUIS M. MENDACCI
Sargento:
JUAN P. ANDRIOTTI
Cabo Mayor:
PEDRO E. KASLOWSKY
COMPAÑIA SERVICIOS GENERALES
Encargado:
Sub-Ayudante EDUARDO IGLESIAS
Encargado 1ª Sección:
Sargento CARLOS SUAREZ
Encargado 2ª Sección:
Cabo (R.) EFIGANIO MARQUINEZ
Cabo (R.):
ALFONSO DEL PRETE

COMPAÑIA COMUNICACIONES
Encargado:
Sub-Ayudante RODOLFO VARELA
Encargado Sección Radio:
Sub-Auxiliar ORLANDO CIMINO
Encargado Sección Teléfono:
Sub-Auxiliar IGNACIO DEL PRADO
Sargento:
OSCAR DELGADO
Cabos Mayores:
LUIS MAIDANA
JOEL PEREZ
BENJAMIN DIAZ
COMPAÑIA SEGURIDAD
Encargado:
Sub-Auxiliar ANTONIO O. PRAT

Sargento:
FELIPE IRIBERRI
Cabos Mayores:
ANTONIO CALVIA
ERNESTO MAGRINI
GUSTAVO GARIBOTTO
Cabos:
ENRIQUE YUSPA
RICARDO PALLAS
JOSE VIERA
ALBERTO LOUSTAUNAU
JOSE BUSCHINO
ALBERTO PAASERI
JUAN C. DOMECQ
MIGUEL BESSO
ARMANDO GRONDONA

Dotación inicial de Jefes, Oficiales y Suboficiales de la Base Aérea Militar "El Palomar". Año 1945. Foto: Archivo del Autor.

LA SEGUNDA VERTIENTE.

INCORPORACIÓN DE SUBOFICIALES PROVENIENTES DE LA MARINA DE GUERRA

Si bien el grueso del personal de suboficiales y clases incluidos a la aeronáutica militar pertenecía al Ejército Argentino, la necesidad de equipar a la nueva arma con personal especialista abrió las puertas a suboficiales provenientes de la Marina de Guerra y de su aviación naval.

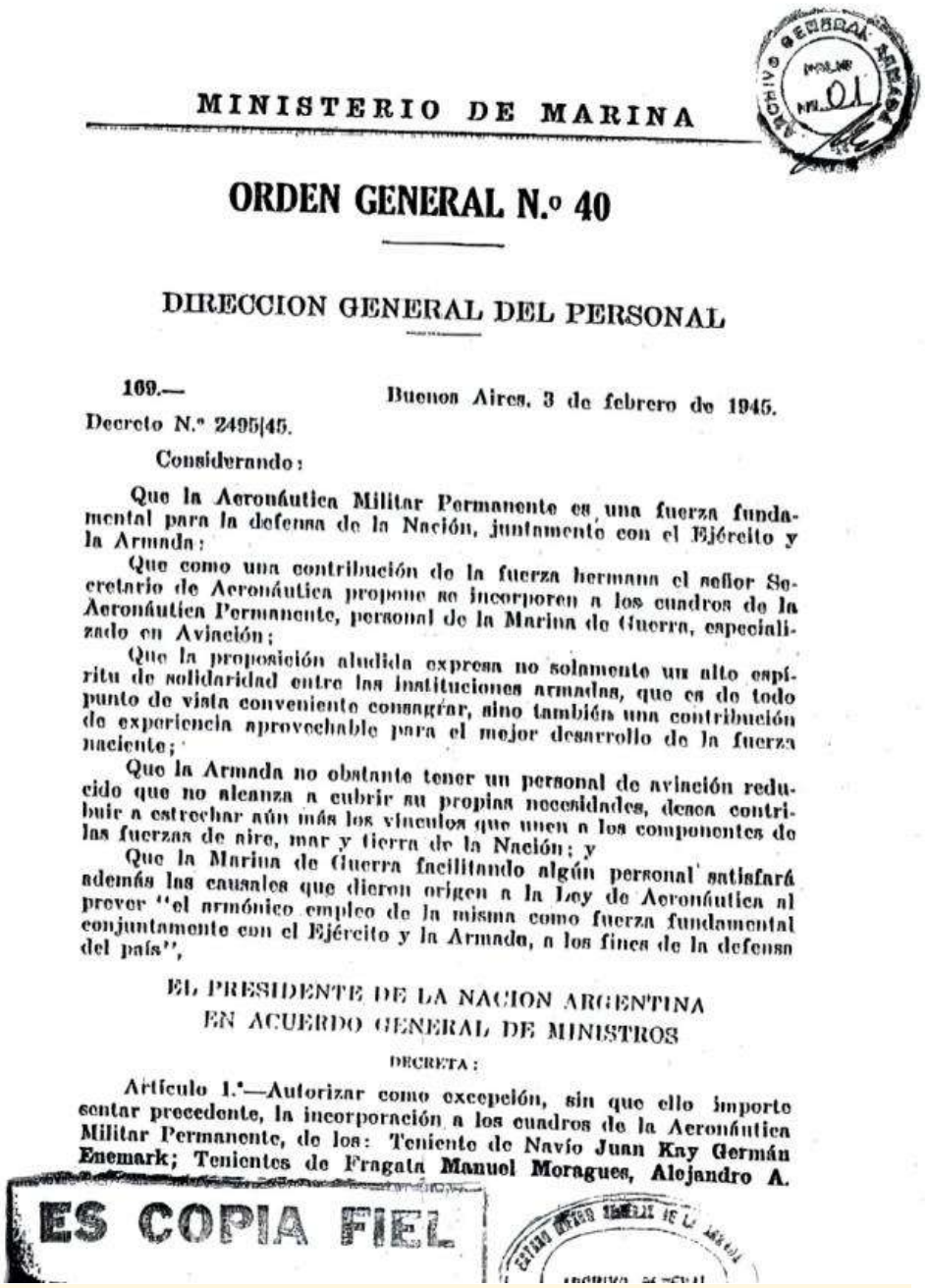
A diferencia de sus pares de tierra, los marinos conservaron intacto su Comando de Aviación Naval, impidiendo el éxodo de su personal a la naciente aeronáutica para completar sus cuadros. El Suboficial Mayor (R) de la Fuerza Aérea Argentina, Oscar Antonio Santelli brinda su testimonio:

> *"Su transferencia o pase directo no era posible, (refiriéndose al personal de la aviación naval) porque no hubo un Decreto o disposición que los equiparase, o situase legalmente en igualdad de condiciones respecto al personal proveniente del Ejército.*
>
> *Pero, aun así, a partir de 1945 promociones enteras permanecieron expectantes, pendientes de lo que pasaba en la nueva arma y especulando sobre la conveniencia de irse o quedarse, para tomar decisiones en el momento oportuno.*
>
> *Y en la Aeronáutica Militar, precisamente, todo se traducía en entusiasmo y emprendimiento, implementados desde el Gobierno con generosos presupuestos, iniciativas e increíbles proyectos para su época"*[24]

[24] SANTELLI, Oscar. Suboficial Mayor (R) PINCELADAS en Cuadros de una Época – Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

DECRETO N° 2495/45

Publicado el 3 de febrero de 1945 en la Orden General N° 40 del Ministerio de Marina, autorizando como "excepción" la baja e incorporación directa e inmediata de seis aviadores navales y tres Ingenieros Especialistas de la Armada, a los cuadros de la Aeronáutica Militar Permanente.



MINISTERIO DE MARINA

ORDEN GENERAL N.º 40

DIRECCION GENERAL DEL PERSONAL

169.— Buenos Aires, 3 de febrero de 1945.

Decreto N.º 2495|45.

Considerando:

Que la Aeronáutica Militar Permanente es una fuerza fundamental para la defensa de la Nación, juntamente con el Ejército y la Armada;

Que como una contribución de la fuerza hermana el señor Secretario de Aeronáutica propone se incorporen a los cuadros de la Aeronáutica Permanente, personal de la Marina de Guerra, especializado en Aviación;

Que la proposición aludida expresa no solamente un alto espíritu de solidaridad entre las instituciones armadas, que es de todo punto de vista conveniente consagrar, sino también una contribución de experiencia aprovechable para el mejor desarrollo de la fuerza naciente;

Que la Armada no obstante tener un personal de aviación reducido que no alcanza a cubrir su propias necesidades, desea contribuir a estrechar aún más los vínculos que unen a los componentes de las fuerzas de aire, mar y tierra de la Nación; y

Que la Marina de Guerra facilitando algún personal satisfará además las causales que dieron origen a la Ley de Aeronáutica al prever "el armónico empleo de la misma como fuerza fundamental conjuntamente con el Ejército y la Armada, a los fines de la defensa del país",

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA
EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS

DECRETA:

Artículo 1.º—Autorizar como excepción, sin que ello importe sentar precedente, la incorporación a los cuadros de la Aeronáutica Militar Permanente, de los: Teniente de Navío Juan Kay Germán Enemark; Tenientes de Fragata Manuel Moragues, Alejandro A.

ES COPIA FIEL

Copia de la Orden General N° 40 emanada por el Ministerio de Marina a través de la Dirección General de Personal en dónde se autoriza el traspaso e incorporación a los cuadros de la Aeronáutica Militar Permanente de Personal perteneciente a esa Fuerza. Archivo del Autor.

VIEJAS TRADICIONES

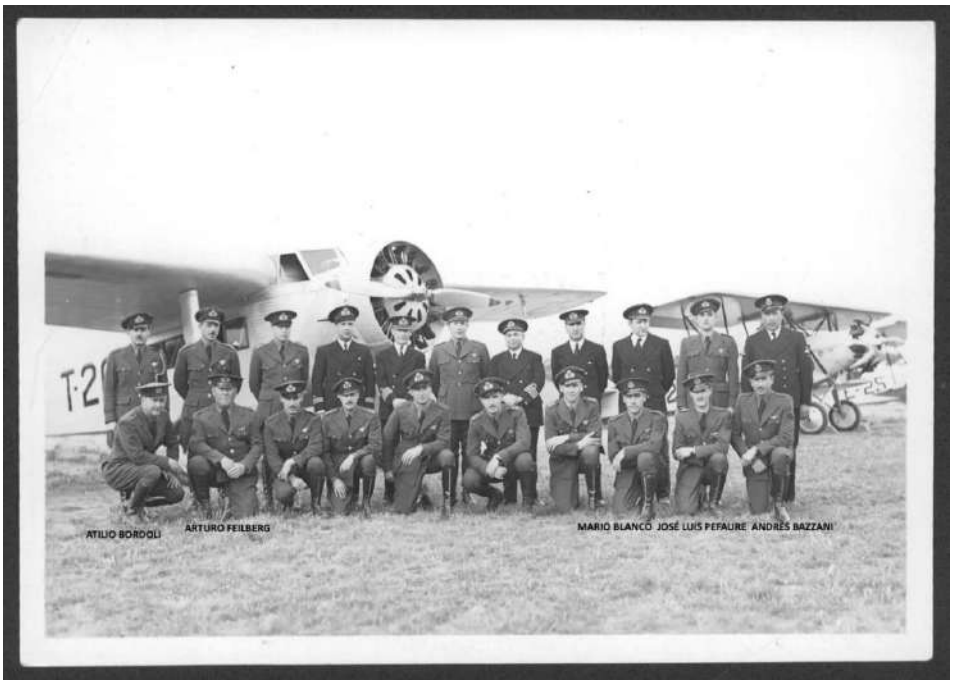
Para comprender el magnetismo que ejercía la Aeronáutica Militar Permanente (Fuerza Aérea Argentina) sobre los hombres de la Marina de Guerra y sobre todo de su aviación naval, es preciso adentrarse en los testimonios brindados en diferentes memorias escritas por estos marinos que luego se convirtieron en aeronáuticos.

Las diferencias eran notables en ambas Armas, por tradiciones heredadas de sus raíces, -o vertientes provenientes de Ejército y Marina- justificadas por necesidades actuales de los medios y ámbitos muy distintos dónde se ejercía la actividad aérea, en tierra o en el mar.

> *"En las Bases terrestres o costeras de la Aviación Naval, se cumplían los roles y funciones del servicio de acuerdo a normas vigentes en las naves de guerra (buques), establecidas por la lógica necesidad de que todo el personal aeronáutico de mecánicos, armeros y radio operadores, debía adiestrarse y estar preparado para desempeñarse en cualquier momento atendiendo aviones y equipos embarcados, de dotación normal, al ser designado para prestar servicio en navíos con ellos a bordo.*
>
> *Cada integrante de la Aviación Naval tenía permanentemente asignado en su lugar de revista, ya sea en tierra como a bordo de una nave, un lugar único y determinado para alojarse, dormir, comer o reunirse con sus pares, muy diferenciado para Suboficiales y Cabos". Testimonio del S.M. (R) FAA Oscar Antonio Santelli*[25].
>
> *"La vida del marino siempre fue sacrificada, además de ser el plan de carrera mucho más extenso que en la aeronáutica. En mi caso particular, no pertenecía a la aviación naval, sino a la dotación del Crucero 'ARA 25 de Mayo' con la jerarquía de Marinero de 2da, participando con este buque en la guerra civil española (1936/1937).*
>
> *Justamente en la península ibérica, pude observar los adelantos de la aviación en manos de la Legión Cóndor, integrada por aviadores y aviones alemanes, siendo este un campo de experimentación de nuevas armas que luego serían ampliamente utilizadas en la Segunda Guerra Mundial (1939/1945).*
>
> *Al regresar a la Argentina, tomé la decisión de solicitar la baja de la Armada e incorporarme en la aviación militar, aun dependiente del Ejército Argentino". Testimonio del S.M. (R) FAA Antonio Prividera al autor*[26].

[25] SANTELLI, Oscar. Suboficial Mayor (R) PINCELADAS en Cuadros de una Época – Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

[26] PRIVIDERA, Antonio. Suboficial Mayor (R). (San Luis, 20 de marzo 1916. – Buenos Aires, 05 de noviembre de 1995). Prestó servicios en la Armada Argentina con la jerarquía de marinero de 2da, como Personal Civil en la Aviación Militar y como Suboficial en la Fuerza Aérea Argentina (Especialidad Mecánica de Armamento) entre los años 1947 – 1968.



Mediante Orden General N° 40 de la Dirección General del Personal con fecha 3 de febrero de 1945 (Decreto N° 2495/45) se autorizó la incorporación a los cuadros de Aeronáutica de diez oficiales de origen naval, sentando precedente para el traspaso de personal de Suboficiales.
Foto ilustrativa de Personal de Aviadores navales, Oficiales y Suboficiales. Crédito a quien corresponda.

Comenzar desde Cero

El personal aeronáutico de la Marina de Guerra seguía atentamente la evolución de la nueva arma. La intensa campaña de difusión organizada por la Secretaría de Aeronáutica contribuía a incrementar el interés. Como todo lo nuevo, el magnetismo era irresistible.

Sin embargo, la Marina de Guerra también se encontraba en un proceso de modernización con la adquisición de aeronaves y buques. A pesar de ello y por lo expuesto anteriormente, los jóvenes marinos sabían que era una buena oportunidad para comenzar desde cero.

El 1ero de julio de 1946 terminó el contrato de una promoción de Cabos Primeros Aeronáuticos, siendo propicia la ocasión para que muchos de ellos solicitaran la baja de las filas de la Marina de Guerra.

Con la ilusión de incorporarse rápidamente a la Aeronáutica, estos jóvenes no midieron en las consecuencias hasta ver concretado el anhelado cambio de arma.

Levantar hogares ya constituidos y trasladarlos con sus familias a destinos provisorios, contando con medios económicos mínimos, difíciles de ahorrar con los magros sueldos.

En lo administrativo, los ahora ex marinos no contaban con la documentación necesaria para presentar ante las autoridades de aeronáutica. La Libreta de Enrolamiento servía para acreditar la identidad, pero los legajos personales y certificados de servicios deberían ser tramitados

ante las autoridades de la Marina de Guerra y demandarían mucho tiempo de espera.

Sin embargo, la *"vertiente proveniente de la Marina de Guerra¨* comenzó a engrosar las filas de la Fuerza Aérea Argentina, con un flujo intermitente de contingentes de Cabos Primeros Aeronáuticos, Radio operadores, Artilleros y de alguna otra especialidad afín al arma aérea, éxodo que se hizo notable durante los años 1947; 1948 y 1949.

> *"Al presentarnos en la Dirección General del Personal de Aeronáutica hubo idas y venidas, cambios de directivas, gestiones y consultas durante días y días de incertidumbre, con esperas interminables. Ciertas diferencias en la interpretación de las disposiciones vigentes, por las conducciones de Marina y Aeronáutica, hicieron muy escabroso y difícil un procedimiento que, de por sí, debía ser directo y sencillo".* Testimonio del S.M. (R) FAA Oscar Antonio Santelli.



North American SNJ-5C/AT-6. Monoplano de ala baja, monomotor, biplaza de adiestramiento avanzado, tren retráctil. Algunos fueron provistos de gancho y refuerzos para aterrizaje en portaaviones. La aviación naval argentina comenzó a incorporarlos a partir del año 1947. Foto: www.histarmar.com.ar

REINCORPORACIÓN DE PERSONAL DE BAJA DE EJÉRCITO Y MARINA

El proceso de incorporación de personal de otras fuerzas, permitió que muchos Clases y Suboficiales quienes habían solicitado la baja pudieran reincorporarse a las filas de la aeronáutica militar.



No solamente los Suboficiales y Cabos de la aviación naval se incorporaron a la nueva arma. También pertenecientes a otras especialidades emigraron desde la Marina de Guerra cambiando barcos por aviones. Foto: Archivo del Autor.

Tal el caso de los "músicos", quienes pasarían a integrar el "Cuerpo Profesional Auxiliar"- Escalafón de Músicos con la jerarquía de Voluntarios Aeronáuticos de 1°, de 2° y Cabos.

El Cuerpo Técnico Escalafón Mecánicos de Aviación, Escalafón de Mecánicos Armeros, de Tropas de Aeronáutica, y de Oficinistas se vieron beneficiados con la incorporación de éste personal, en muchos casos provenientes de la "Reserva Aeronáutica".

La Tercera Vertiente.

Incorporación de Personal Civil Asimilado.

Constituida por Personal Civil idóneo; profesionales y técnicos de la aviación del Ejército, la aviación civil y otras fuentes, que acudieron voluntariamente a la demanda y fueron seleccionados, capacitados y asimilados para la actividad militar, ingresando a los cuadros correspondientes de Oficiales y Suboficiales, hasta completarlos.

Tal el caso de los Conductores. Al crearse la Secretaría de Aeronáutica integrada por varios organismos, esta especialidad se convirtió en "crítica". Para paliar esa necesidad, a partir del mes de julio de 1945 se "asimiló" con jerarquías de Clases y Suboficiales a Personal que revistaba como Civil.

Algunos de ellos:

- Auxiliar 3° Pablo Juan Cozzi.
- Auxiliar 8° Rafael Lima.
- Auxiliar 5° Carlos Santiago Trillo.

- Auxiliar 6° Daniel Jesús Ucha.
- Auxiliar 8° José Antonio Cordovana.

(Boletín Aeronáutico Público 50 – Julio 1945)



Efectivos de la aeronáutica militar encabezando un desfile con vehículos propios. La creación de la Secretaría de Aeronáutica hizo imperiosa la necesidad de contar con conductores en el cuadro de Clases y Suboficiales, nutriéndose de Personal Civil luego asimilado con jerarquías militares. imagen: www.aacvm.com.ar

Según la información suministrada en las memorias anuales correspondientes, en 1946 la Secretaría de Aeronáutica contaba con 5.700 Civiles de Planta Permanente contratados por presupuesto; y 7.730 Supernumerarios o Transitorios. Cifras que arrojaban un total de 13.430.

En 1947, las cifras se incrementaron a, 5.988 y 11.426 respectivamente que hacían un total de 17.414. En este año, el 18,25 % de los efectivos que trabajaban en las oficinas de la Secretaría eran civiles profesionales, sub profesionales y técnicos[27].

En 1950 la Planta del Personal Civil se modificó. Según los registros del Ministerio se contabilizaron 430 Técnicos Sub-profesionales, 3.183 Oficinistas; 3.828 Personal de Maestranza y Servicio; y 7.197 Obreros.

En 1951 se registraban los siguientes efectivos: 434 Técnicos Profesionales; 4.267 Técnicos Sub-profesionales; 2.688 Oficinistas; 3.432 Maestranza y Servicio; y 7.040 Obreros. A instancias de Eva Perón, en 1947 se promulgó la Ley 13010 del voto femenino, razón por la que, al considerarse la intervención universal de la mujer en todos los campos, el Ministerio de Aeronáutica, con carácter de ensayo, incorporó personal femenino como operarias en un Taller Regional en 1953[28].

[27] ARANDA DURAÑONA, Oscar Luis. LA PATRIA ALADA. LA AERONÁUTICA INTEGRAL (1945-1955). Ediciones Argentinidad. Buenos Aires. 2020. Págs.269/270.
[28] Ibidem.



El Personal Civil Técnico fue una importante fuente de reclutamiento para el Cuadro de Suboficiales. Sumaban experiencia y conocimientos, aunque su instrucción militar era deficiente. Foto: Revista LIFE.

LEY ORGÁNICA PARA EL PERSONAL MILITAR DE AERONÁUTICA

Con fecha 13 de noviembre de 1945 se publica como Anexo al Boletín Aeronáutico Público N° 90, la nueva Ley Orgánica para el Personal Militar de Aeronáutica.

Resumiendo, algunos conceptos de la citada norma jurídica:

TITULO III

CONSTITUCIÓN DE LA AERONÁUTICA MILITAR

Artículo 24.- La Aeronáutica Militar está constituida por:

1. Aeronáutica Militar Permanente, formada por el personal que obligatoria o voluntariamente, y de acuerdo con las disposiciones de esta Ley y su reglamentación, se encuentra incorporado a la misma.
2. La Reserva, constituida por todos los argentinos varones a partir de los 12 años, siempre que permanezcan a la Aeronáutica Militar Permanente, a otras fuerzas armadas o a sus reservas.

TITULO IV

CUADROS Y ASCENSOS

Estado Militar

Artículo 25.- Tendrá estado militar:

1. El personal del Cuadro Permanente, en cualquier situación de revista.
2. El personal de reserva incorporado en la post conscripción.

3. El personal de tropa y alumnos, solamente cuando se halle en estado situación de actividad.

CAPITULO II

AGRUPAMIENTO

Artículo 33.- El personal militar está agrupado en la siguiente forma:

1. CUERPO DEL AIRE
   - **Aviadores:** Comprende al personal superior con título de "Aviador Militar", siempre que mantenga las aptitudes determinadas en el artículo 79.
   - **Tripulación de combate:** comprende al personal destinado a desempeñar funciones en el combate desde aeronaves en vuelo, mientras mantenga íntegramente las aptitudes para las mismas.
2. CUERPO TÉCNICO
   - **Ingenieros:** comprende al personal de oficiales con título de "Ingeniero Militar de Aeronáutica", otorgado en la forma que se reglamente.
   - **Especialistas:** comprende al personal subalterno y de tropa, con los títulos o conocimientos que se reglamente, llamado a desempeñar funciones que requieran una especialidad técnica.
3. CUERPO GENERAL
   - **Tropas de Aeronáutica:** comprende al personal destinado a realizar tareas aeronáuticas no incluidas en las de los demás agrupamientos y mientras mantenga íntegramente sus aptitudes para campaña.
   - **Tropas de Comunicaciones:** comprende al personal destinado a satisfacer las necesidades de las comunicaciones de aeronáutica, mientras mantenga íntegramente sus aptitudes para campaña.
   - **Tropas de Artillería Antiaérea:** comprende al personal destinado a la defensa antiaérea de las instalaciones de aeronáutica, con material de artillería, mientras mantenga íntegramente sus aptitudes para campaña.
   - **Tropas Paracaidistas:** comprende al personal con título de "Paracaidista Militar" destinado a ser lanzado desde el aire para el combate en tierra, mientras mantenga íntegramente las aptitudes que se reglamente.
4. CUERPO PROFESIONAL AUXILIAR
   - Comprende al personal que integra los servicios de aeronáutica en las ramas de Intendencia, Sanidad, Justicia, Clero, Oficina y Banda, mientras mantenga íntegramente sus aptitudes para campaña.

Artículo 34.- El personal superior y subalterno incluido en el agrupamiento que establece el artículo 33, constituirá los escalafones siguientes:

1°. En la categoría de oficiales:

- Aviadores.

- Tripulación de Combate.
- Ingenieros.
- Terrestre.
- Paracaidistas.
- Intendencia.
- Escalafones de Sanidad, correspondientes a:
  - Médicos.
  - Odontólogos.
  - Farmacéuticos.
- Justicia.
- Clero.

2°. En la categoría de personal subalterno:

- Escalafones de tripulación de combate, correspondientes a:
  - Artilleros-bombarderos.
  - Radio-operadores de Avión.
  - Fotógrafos de Avión.
- Mecánicos Radiotelegrafistas.
- Mecánicos Armeros.
- Tropas de Aeronáutica.
- Comunicaciones.
- Artillería Antiaérea.
- Paracaidistas.
- Conductores Motoristas.
- Intendencia.
- Escalafón de Sanidad correspondientes a:
  - Enfermeros.
  - Preparadores.
- Oficinistas.
- Músicos.

El personal comprendido en estos escalafones alcanzará los grados que se determinan en los anexos 4 y 5.

Artículo 35.- Es facultad del Poder Ejecutivo la creación y alteración de cuerpos o escalafones, tanto de oficiales como de personal subalterno, cuando las necesidades orgánicas lo hagan imprescindibles.

Artículo 36.- El personal de alumnos y el de conscriptos no será incluido en ningún escalafón. Los voluntarios serán incluidos en el escalafón de la especialidad que inicien.

CAPÍTULO VIII

RECLUTAMIENTO DEL PERSONAL SUBALTERNO

A.- Cuadro Permanente

Artículo 72.- El reclutamiento de personal subalterno para los Cuerpos del Aire, Técnico y General se efectuará con:

1. Argentino nativos o por opción que en las escuelas o cursos destinados a ese fin y cumpliendo con las condiciones que se reglamente, egresen de los mismos con un grado correspondiente a la categoría de clase.
2. Aquellos voluntarios aeronáuticos egresados de las escuelas o cursos indicados en el inciso 1° que posteriormente sean ascendidos al grado de Cabo.
3. Los voluntarios aeronáuticos que no habiendo egresado de las escuelas o cursos indicados en el inciso 1° y llenando las condiciones que se reglamente, sean posteriormente ascendidos al grado de Cabo.

Artículo 73.- El reclutamiento de personal subalterno para el Cuerpo Profesional Auxiliar se hará con argentinos nativos o por opción en la forma que reglamente el Poder Ejecutivo.

Artículo 74.- El Secretario de Aeronáutica determinará anualmente el número de candidatos que podrán ingresar a las escuelas o cursos de reclutamiento para el personal subalterno, a fin de regular el egreso de los mismos de acuerdo con las necesidades orgánicas.

B.- Reserva

Artículo 75.- El reclutamiento de personal subalterno de reserva se efectuará con:

1. Los suboficiales y clases permanentes, retirados o de baja, siempre que mantengan aptitudes físicas y condiciones morales convenientes.
2. Los cadetes y aspirantes dados de baja que reúnan las condiciones que establezca el reglamento respectivo.
3. Los voluntarios y conscriptos que en el momento de su baja sean propuestos por sus jefes respectivos para suboficiales o clases de reserva.
4. Los argentinos que habiendo hecho el servicio militar hubieran alcanzado la categoría de suboficiales o clases de reserva.
5. Los precedentes de otras fuentes especiales de reclutamiento.

CAPÍTULO XVIII

ASCENSO DEL PERSONAL SUBALTERNO DEL CUADRO PERMANENTE Y DE TROPA EN TIEMPO DE PAZ

Artículo 139.- Para ser ascendido en los diversos grados de personal subalterno se requiere, además de las condiciones que reglamente el Poder Ejecutivo, tener los siguientes tiempos mínimos en años de servicio efectivo:

Escalafón de Paracaidistas

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
3	2	2	1	1	1

TOTAL: 10

Otros Escalafones

Subof. Principal	Subof. Ayudante	Subof. Auxiliar	Sargento	Cabo Mayor	Cabo
3	3	3	2	2	2

TOTAL: 15

El personal subalterno del escalafón de Paracaidistas que no cumpla las exigencias de lanzamiento que se reglamente, no podrá ascender con los tiempos mínimos fijados para su escalafón, debiendo regirse en ese caso por los tiempos fijados para los otros escalafones.

Artículo 140.- El personal de voluntarios podrá ser ascendido de acuerdo con las exigencias y tiempos que se determinen en la reglamentación de la presente ley.

Artículo 141.- Todo voluntario de 1º o clase que ascienda, deberá firmar un nuevo compromiso de servicio por tres años como mínimo a contar desde el día de su ascenso, sin cuyo requisito no se considera válido el mismo.

Artículo 142.- Todo voluntario o clase que al término de su compromiso de servicio no lo renueve por su voluntad, no podrá ser dado de alta hasta pasados dos años a contar desde la fecha que dejó de prestar servicio.

Artículo 143.- Los conscriptos podrán ser ascendidos al grado de Dragoneante de acuerdo con la reglamentación que a tal efecto determine el Poder Ejecutivo. Los Dragoneantes gozarán del sueldo que fije la ley de presupuesto.

Artículo 144.- Para el personal subalterno y de tropa son aplicables las disposiciones contenidas en el artículo 128 relativas al ascenso por mérito extraordinario.

CÁPITULO X

PERMANENCIA Y PASAJE EN LOS ESCALAFONES

Artículo 85.- El personal subalterno perteneciente a los escalafones de Tripulación de Combate y de Paracaidistas, puede permanecer en los mismos siempre que mantenga las condiciones para el vuelo y paracaidismo, respectivamente, y llene las exigencias que se reglamente.

Artículo 86.- El personal subalterno de los escalafones de Tripulación de Combate y de Paracaidistas que pierda la aptitud para el vuelo o paracaidismo, no cumpla las exigencias que se reglamente para sus escalafones o que voluntariamente no desee continuar en los mismos, podrá pasar con la antigüedad que le corresponda, a los escalafones que a continuación se mencionan, en la siguiente forma:

1. Mecánicos Radiotelegrafistas, siempre que hubieren sido radio-operadores de avión.
2. Mecánicos Armeros, siempre que hubieren sido artilleros-bombarderos.
3. Tropas de Aeronáutica, siempre que hubieren sido fotógrafos de avión o paracaidistas.

Artículo 87.- Los integrantes de los cuerpos General (excepto paracaidistas), Técnico y Profesional Auxiliar, en ningún caso podrán pasar a otro escalafón.

Artículo 88.- El personal de reserva, podrá pasar de escalafón por analogía con lo establecido para el personal permanente, y además en los casos y forma que establezca la reglamentación respectiva.

ANEXO 2

ESCALAFÓN DEL PERSONAL

PERSONAL MILITAR DE AERONÁUTICA	
Personal Superior u Oficiales	Oficial Superior
	Oficial Jefe
	Oficial Subalterno
Personal Subalterno	Suboficiales
	Clases
Personal de Tropa	Voluntarios
	Conscriptos Aeronáuticos
Personal de Alumnos	Cadetes
	Aspirantes



Efectivos pertenecientes a las Tropas Paracaidistas ascienden al Douglas DC-3 T-20 de la Fuerza Aérea Argentina a los fines de cumplimentar una misión de adiestramiento. Foto: vía Dr. Atilio Marino.

ANEXO 3

Agrupamiento del Personal
Boletín Aeronáutico Público N° 90
Ley Orgánica para Personal Militar de Aeronáutica

AGRUPAMIENTO DEL PERSONAL		
Cuerpo del Aire	Aviadores	Personal Superior Personal Subalterno Personal de Tropa
	Tripulación de Combate	
Cuerpo Técnico	Ingenieros	Personal Superior
	Especialistas	Personal Subalterno Personal de Tropa
Cuerpo General	Tropas de Aeronáutica	Personal Superior Personal Subalterno Personal de Tropa
	Tropas de Comunicaciones	
	Tropas de Artillería Atiaérea	
	Tropas Paracaidistas	

AGRUPAMIENTO DEL PERSONAL		
Cuerpo Profesional Auxiliar	Intendencia	Personal Superior Personal Subalterno Personal de Tropa
	Sanidad	Personal Superior Personal Subalterno Personal de Tropa
	Justicia	Personal Superior
	Clero	Personal Superior
	Oficina	Personal Subalterno Personal de Tropa
	Banda	Personal Subalterno Personal de Tropa

ANEXO 5

CUERPOS Y ESCALAFONES DEL PERSONAL SUBALTERNO

CUERPO Y ESCALAFÓN	
Del Aire	Tripulación de Combate Artilleros Bombarderos Radiooperadores de Avión Fotógrafos de Avión
Técnico	Mecánicos de Aviación Mecánicos Radiotelegrafistas Mecánicos Armeros
General	Tropas de Aeronáutica Comunicaciones Artillería Antiaérea Paracaidistas Conductores Mororistas
Profesional Auxiliar	Intendencia Sanidad Enfermeros Preparadores Oficinistas Músicos

La denominación de los grados en todos los escalafones es la indicada en el Anexo, siendo en todos ellos el grado máximo el de Suboficial Mayor. Datos obtenidos del Boletín Aeronáutico Público N° 90 con fecha 13 de noviembre de 1945. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.

Podemos afirmar que, de esta manera, quedaban organizados los Cuerpos y Escalafones del Personal Militar Subalterno de la Fuerza Aérea Argentina en su primer año como arma totalmente independiente.

> *"La reestructuración operada en Aeronáutica impuso, desde el primer día, una exigencia fundamental en lo referente al personal que debía integrarla. Las experiencias y observaciones obtenidas en el último conflicto bélico mundial, sirvieron de guía para la determinación definitiva de las funciones que corresponde desempeñar a cada uno de sus componentes de la rama militar. La Ley Orgánica del Personal de Aeronáutica Militar, que fue la*

primera medida de Gobierno de las que conformaron la nueva Aeronáutica, con sus previsiones y disposiciones rejuveneció los cuadros del personal responsable de la conducción y operación de la Fuerza Aérea Argentina, determinando asimismo los escalafones y especialidades para las distintas carreras, de forma tal que, al acordar un estatuto legal a la Aeronáutica Militar, ésta, juntamente con los otros aspectos de la actividad aérea nacional, contribuyera a impulsarla armónicamente"

LA AERONÁUTICA NACIONAL AL SERVICIO DEL PAÍS MCMXLVIII REPÚBLICA ARGENTINA – SECRETARÍA DE AERONÁUTICA DE LA NACIÓN –

ALBERTO ANÍBAL GALATI. PARACAIDISTA CIVIL, ASIMILADO A SUBOFICIAL MAYOR

Digno representante de la "tercera vertiente" que nutrieron al incipiente cuadro de suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina, en este caso civiles, el Señor Alberto Aníbal Galati es un claro ejemplo de un "asimilado" que alcanzó la máxima jerarquía de Suboficial en base a su meritoria actuación como paracaidista civil.

Para conocer más detalles de la vida y obra de este destacado Suboficial, hemos recurrido a la narrativa de otro Suboficial, en este caso Vicente Bonvissuto, autor del libro *"Los Parapioneros, quiénes y cómo"*, quién le dedica a Galati un capítulo del mismo:

De Cómo un Paracaidista Civil Argentino se convirtió en el Primer Instructor de Nuestros Paracaidistas Militares[29]

Cómo un ejemplo más de los servicios que los paracaidistas civiles pueden prestarle a la Nación, cuándo se les da la oportunidad de hacerlo recordaremos aquí la trayectoria del Precursor Civil Argentino D. Alberto Aníbal Galati nacido en la localidad bonaerense de Lomas de Zamora, el 23 de abril de 1917.

Alberto ingresó en la Escuela de Mecánica de la Armada alrededor de 1935. Después pasó a Punta Indio y luego a Puerto Belgrano dónde al término de su contrato solicitó la baja en 1940 con el grado de Cabo 2º.

Reintegrado a la vida civil abrazó el periodismo y editó Sol de Lanús, medio informativo local que publicó durante algunos años. Los primeros indicios de la actividad como paracaidista del Sr. Galati, datan del 25 de diciembre de 1940, oportunidad fallida de lanzamiento sobre la plaza Victoriano Grigera de Lomas de Zamora.

Otros datos indican que Galati participaba de grandes eventos de la época, como los concurridos festivales y ferias.

Es así que Galati efectúa el antes frustrado lanzamiento sobre la Plaza de Lomas, el día 31 de enero de 1942 alrededor de las 19

[29] BONVISSUTO, Vicente. "Los Parapioneros Quiénes y Cómo". Federación Argentina de Paracaidismo (FAP). Buenos Aires. 1989.

horas. con la presencia de aproximadamente 5.000 personas que observaban la evolución del avión lanzador.

Una vez arrojado al vacío, el viento le jugó una mala pasada al paracaidista, desviándolo del curso que lo llevaba a la Plaza, terminando Galati impactando contra el Edificio Municipal. Como resultado, sufrió heridas de consideración y fracturas en distintas partes del cuerpo. A pesar de todo, Galati fue ovacionado y quedó demostrado su arrojo y valentía.

Reconocida su experiencia en el paracaidismo, Galati es designado Profesor de la recién creada Escuela de Paracaidistas Argentinos, ingresando a la misma el día de su creación, 11 de octubre de 1943, con la jerarquía de Oficial 9º e instructor de Paracaidismo.

A partir de allí, la Escuela consumió casi toda su vida, ya que los primeros lanzamientos didácticos estaban previstos para el 30 de noviembre de 1944.

El 19 de diciembre de 1944, la Escuela de Tropas Aerotransportadas le ofreció al país una muestra de efectividad de lo que era capaz. Galati, en calidad de Instructor y Jefe de Lanzamiento participó al frente de una veintena de hombres, usando como plataforma aérea de lanzamiento conjunto, un legendario JU 52 trimotor, convirtiéndose este hecho en Histórico.

A partir del 16 de febrero de 1945, dicho Instituto pasó a llamarse Escuela Militar de Paracaidistas.

Siempre en el ámbito de la Escuela, llegamos al 1º de mayo de 1946, en que al Oficial 9º Alberto Aníbal Galati se le otorgó el grado de Suboficial Mayor y el 18 del mismo mes y año el título de Paracaidista Militar, insertos ambos hechos en el Boletín Aeronáutico Reservado Nº 125.

En 1947 llegaron en comisión a nuestro país, los integrantes del Ejército del Aire Español, Capitán D. Ramón Salas Larrazábal, Teniente D. Eduardo Pérez Rodríguez Villamil y el Brigada D. Pablo Fernández Corral, a fin de cursar nuestra Escuela Militar de Paracaidistas con el objeto de fundar después una similar en España.

Instruidos convenientemente por el Instructor Galati, todos ellos se hicieron acreedores al título de Paracaidista Militar, razón por la cual el 16 de junio de 1948 fue condecorado por el Ejército del Aire de España con la Cruz "Orden del Mérito Aeronáutico"[30].

El Señor Alberto Galati falleció el 10 de febrero de 1980 en Lanús, Provincia de Buenos Aires.



CRUZ "ORDEN DEL MERITO AERONÁUTICO" DEL EJÉRCITO DEL AIRE DE ESPAÑA.
Imagen: Wikipedia.

[30] Las Cruz del Mérito Aeronáutico, denominada hasta el año 1995 como Orden del Mérito Aeronáutico, fue establecida el 30 de noviembre de 1945. Es el nombre de una condecoración de España dividida en varias categorías que tiene por objeto recompensar a los miembros de los tres Ejércitos. En el caso de Galati, se entregó la cruz con distintivo blanco, la que es concedida por mérito, trabajo, acciones, hechos o servicios distinguidos, que se efectúen durante la prestación de las misiones o servicios que ordinaria o extraordinariamente sean encomendados a las Fuerzas Armadas o que estén relacionados con la Defensa. Fuente: Wikipedia. https://es.wikipedia.org/wiki/Cruces del Mérito Aeronáutico.



Con tan solo 29 años de edad, el Oficial 9° Alberto Aníbal Galati es asimilado a la jerarquía de Suboficial Mayor el día 1° de mayo de 1946, como mérito a su labor como instructor militar de paracaidismo. Luce orgulloso el nuevo uniforme de la Aeronáutica Militar Argentina con el brevet de paracaidista militar argentino y condecoración Cruz "Orden del Mérito Aeronáutico" otorgada por el Ejército del Aire de España. Foto: Libro "Los Parapioneros - quiénes y cómo".

Reclutamiento Transitorio de Personal Subalterno

Por superior Decreto N° 6463/46 se modificó la disposición transitoria al número 206 de la Reglamentación del Título IV "Cuadros y Ascensos" del Decreto Ley Orgánica de Aeronáutica (N° 29.376/46) en virtud de la cual se autoriza al Secretario de Aeronáutica a efectuar un reclutamiento transitorio de personal subalterno para todos los cuerpos.

Por ello, se opta por lo más conveniente: reclutar el personal militar subalterno que sea necesario de entre el personal civil dependiente de la Secretaría de Aeronáutica. También se buscaba con esta medida, satisfacer las aspiraciones del personal de meritoria y probada capacidad.

Los distintos mandos se deberían ajustar a las siguientes prescripciones a efectos de otorgar estado militar al Personal Civil. Las especialidades consideradas para otorgar estado militar y escalafones dentro de las cuales serían dados de alta:

ESPECIALIDAD CIVIL	CUERPO	ESCALAFÓN
Mecánico de Avión	Técnico	Mecánico de Aviación
		Montador de Motores
		Montador de Aviones
		Ajustador de Motores
		Mecánico de Hélice
		Electricista de Avión
		Instrumentalista
Armero		Mecánicos Armeros
Operador Radiotelegrafista	General	Mecánicos Radiotelegrafistas
Operador Meteorólogo		Tropas de Aeronáutica
Mecánico Radiocomunicaciones		Comunicaciones
Radiotécnico		
Motorista		
Mecánico de Automóvil		Conductor Motorista
Enfermero		Sanidad
Preparador		Profesional Auxiliar
Oficinista		Oficinistas



Personal Civil perteneciente a la Secretaría de Aeronáutica, en este caso, operando equipos de radiotelegrafía emitiendo y recibiendo partes meteorológicos desde el Aeropuerto "Presidente Rivadavia" de Morón, provincia de Buenos Aires. Foto: Archivo Servicio Meteorológico Nacional.

Información extraída del Boletín Aeronáutico Público N° 220 año 1946. Archivo Biblioteca Nacional de Aeronáutica.

Especialidades y Abreviaturas.

Personal Militar Subalterno. Aeronáutica Militar

- Ajustador de Banco.....Ajust. Ban.
- Armador de Paracaídas..... Arm. Parac.
- Armero..... Arm.
- Artillero Antiaéreo.....Art. An.
- Artillero de a bordo..... Art. Bor.
- Ascensorista..... Ascens.
- Auxiliar en servicios de Calefacción, Refrigeración y/o
- Sistemas Neumáticos.....Aux. C.R. y S.N.
- Auxiliar de Comunicaciones.....Aux. Com.
- Auxiliar de Intendencia ..... Aux. Int.
- Auxiliar de Obras Sanitarias.....Aux. Obs. San.
- Auxiliar de Seguridad ..... Aux. Seg.
- Banda de Guerra ..... B. G.
- Banda de Música.....B. M.
- Calderero ..... Cald.
- Carpintero.....Carp.
- Carpintero de Obra.....Carp. Obra.
- Cazoletero .....Cazol.
- Chapista ..... Chap.
- Conductor Motorista ..... Cond. Mot.
- Constructor de Obra ..... Const. Ob.
- Dibujante ..... Dib.
- Electricista de Avión .....El. Av.
- Electricista ..... Elect.
- Electricista de Usina ..... Elect. Us.
- Enfermero General .....Enf. Gral.
- Enfermero en Odontología ..... Enf. Od.
- Enfermero en Radiología..... Enf. Rad.
- Entelador, Lonero y Tapicero ..... Ent. Lon. Tap.
- Especialista en Acumuladores ..... Esp. Acumul.
- Especialista en Galvanosplastía..... Esp. Galvan.
- Fotógrafo..... Fot.

- Fresador..... Fres.
- Guarda Depósito..... Guarda Dep.
- Herrero .....Herr.
- Instrumentalista ..... Inst.
- Lavandero, Mecánico y Planchador .....Lav. Mec. Plan.
- Mecánico de Accesorios.....Mec. Acces.
- Mecánico de Automotor .....Mec. Autom.
- Mecánico de Avión .....Mec. Av.
- Mecánico de Equipos Mecanográficos .....Mec. Eq. Mecan.
- Mecánico en Radiología..... Mec. Radiol.
- Meteorologista..... Met.
- Mecánico de Comunicaciones .....M.Com.
- Montador de Avión.....Mont. Av.
- Montador de Hélice ..... Mont. Hél.
- Montador de Motores..... Mont. Mot.
- Mecánico de Radar .....M. Rad.
- Operador de Control de Vuelo.....Op. Cont. V.
- Piloto Militar.....Pil. Mil.
- Pintor .....Pint.
- Pintor de Obra .....Pint. Obra
- Pirotécnico..... Pirot.
- Plegador de Paracaídas.....Pleg. Parac.
- Preparador de Farmacia .....Prep. Far.
- Preparador de Laboratorio ..... Prep. Lab.
- Radiooperador..... Rad.
- Radiotécnico .....Radiot.
- Soldador Autógena y Eléctrico ..... Sold. Aut. El.
- Talabartero ..... Talab.
- Técnico Radar..... Téc. Rad.
- Tornero .....Torn.
- Traductor .....Trad.
- Vulcanizador..... Vulcan.

Anexo al Boletín Aeronáutico Reservado N° 841 – Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina –

COMIDA DE CAMARADERÍA

El 16 de Julio de 1947 la Aeronáutica Militar realiza la llamada “Comida de Camaradería”, ocasión propicia para que los Suboficiales pudieran expresar su sentir a través del discurso pronunciado por el Suboficial Mayor

Salustiano Larrea[31], presidente de la comisión organizadora de la Cuarta Comida de Camaradería de Suboficiales y Clases de Aeronáutica.

Las palabras del Suboficial Mayor Larrea fueron escuchadas atentamente por el Señor Presidente de la Nación, General Juan Domingo Perón, quién se encontraba acompañado por el Señor Secretario de Aeronáutica, Brigadier Mayor Bartolomé De La Colina y demás Oficiales Superiores. Un ambiente festivo reinaba en el ambiente, pero también, quedaba en evidencia la intrusión de la política nacional en el seno de las Fuerzas Armadas, de una manera directa, sin disimulos.

"Una vez más nuestra mesa común, se ha visto honrada hoy con la representación del Excelentísimo Señor Presidente de la Nación, General Don Juan Perón, verdadero y purísimo gestor de la gloriosa revolución del 4 de junio y continuador insuperable de la obra magníficamente aprobada por la voluntad del pueblo, el 24 de febrero de 1946…"

"Nos permite expresar también en esta ocasión, nuestra más íntima gratitud a las autoridades nacionales, que, inspiradas ahora en la obra de la justicia social, han permitido que ella llegara a las clases más modestas de las fuerzas armadas, llevando así la alegría y felicidad a nuestros sufridos hogares. El personal subalterno de Aeronáutica se siente hoy, gracias a esa comprensión, perfectamente respaldado y ha redoblado así, libre de preocupaciones, su entusiasmo y trabajo por nuestra querida institución a la que recién ahora vemos encaminada por su verdadera senda, sólo por obra de su verdadero modelador, S.E. el Señor Secretario de Aeronáutica Brigadier Mayor D. Bartolomé de la Colina…"

"Por ello, los Suboficiales y Clases de Aeronáutica hoy reunidos acá, en amplia camaradería y en perfecto conocimiento y satisfacción de la obra realizada, así como de los beneficios de la acción social que paralelamente han recibido, no pueden menos que testimoniar en este acto, el agradecimiento de sus cuadros, a las autoridades que mejor supieron interpretar las inquietudes aeronáuticas…"

"En lo que a los Suboficiales y Clases de Aeronáutica nos toca directamente…contamos ya con nuestras propias escuelas de Clases y Especialidades. Estas Escuelas, señores, nos darán hombres capacitados para su real empleo dentro de cada una de las especialidades que la aeronáutica exige. Con ello no solo se ha de conseguir el beneficio directo en provecho de esta exigencia, sino también hemos de conseguir la superación de nuestros cuadros…"

El discurso del Suboficial Mayor Salustiano Larrea rescata la difícil situación económica en la cual se encontraba el personal de Suboficiales y Clases hasta la llegada de Perón al gobierno, enumerando los avances logrados en materia de ayuda social y los beneficios que empezaban a notarse en diversos aspectos, que con el paso de los años se transformarían en causas de recelos internos.

[31] Suboficial Mayor Salustiano LARREA. Nació en Puán, Provincia de Buenos Aires el 1 de junio de 1910. Ingresó a la Escuela de Suboficiales del Ejército como aspirante, el 27 de enero de 1928, recibiéndose de Cabo en el arma de caballería, el 31 de diciembre de 1929. Prestó servicios en el Regimiento de Granaderos a Caballo "General San Martín" hasta el año 1931, fecha en que ingresa como alumno a la Escuela Militar de Aviación, en la que obtuvo su título de Piloto Militar, el 11 de diciembre del mismo año. En 1932 es designado suboficial de escuadrilla del Grupo N° 4 de Observación, con asiento en la Ciudad de Paraná. Fuente: "Aeronáutica Militar 1912-1937".

También, resalta el hecho de contar con escuelas de formación propias de Aeronáutica y el estudio de idiomas extranjeros a los fines de capacitación al personal que en breve viajaría en comisión (en especial a Inglaterra) a realizar cursos en el nuevo material aéreo y terrestre adquirido.



Suboficial Mayor Salustiano Larrea. Presidió la "Comida de Suboficiales de Aviación" en 1946. A través de su discurso, se expresaron los Suboficiales y Clases de Aeronáutica.
Foto: Aeronáutica Militar 1912-1937.



REALIZÓSE LA COMIDA DE SUBOFICIALES DE AVIACIÓN

Un aspecto de la fiesta mientras se ejecutaba el Himno Nacional

Realizóse anoche en el salón Ambassadeurs la comida anual de los suboficiales y clases de la aeronáutica, reunión instituída oficialmente desde el año anterior. Las amplias instalaciones fueron adornadas con banderas nacionales y en el proscenio fué colocado el emblema oficial de la aeronáutica sobre un fondo con los colores patrios. A la llegada del secretario de Aeronáutica, acompañado del teniente coronel José Francisco Castro, este último en representación del presidente de la República, la banda de la base aérea de El Palomar ejecutó la marcha Victorica.

En la cabecera de la mesa tomó ubicación el brigadier de la Colina; el teniente coronel Castro; el comandante en jefe del Ejército, en representación del ministro de Guerra; el capitán de navío Matías Carranza, en representación del ministro de Marina; el subsecretario de Aeronáutica, comodoro César R. Ojeda; el suboficial mayor Norberto J. Alegre, presidente de la comisión organizadora del acto y otros jefes y oficiales de aeronáutica, como también suboficiales de la marina y el ejército.

A los postres el suboficial mayor Norberto J. Alegre pronunció el discurso de apertura del acto destacando la importancia del mismo y recordando palabras del general Perón en oportunidad de la primera comida de los suboficiales. Señaló la tarea realizada por la aeronáutica y el espíritu que anima a los hombres que forman el plantel de suboficiales y clases. Terminó brindando por las fuerzas aéreas y su prosperidad.

Seguidamente habló el teniente coronel Castro, para manifestar que llevaba a la reunión el saludo del presidente de la Nación, quien se hallaba identificado con el anhelo de los presentes, en cuanto al futuro alcance de la aviación nacional y al prestigio y honor que ostenta en el mundo la República Argentina.

Finalmente hizo uso de la palabra el secretario de Aeronáutica agradeciendo en principio la presencia de los representantes del ejército y la marina, y se refirió posteriormente a la comunión de ideales de las armas de la patria. Dijo que era grato comprobar el espíritu que armonizaba la fiesta, y sobre la eficiencia de las fuerzas aéreas expresó que el escalón intermedio que constituyen los suboficiales y clases es cada vez más eficaz y más culto, mejor instruído y pleno de ideales aeronáuticos.

Agregó que él también tenía un saludo particular del presidente de la República. Destacó la recuperación evidente de nuestra aviación en los últimos años y dijo que espera que pronto podamos competir "mano a mano con cualquier nación del mundo".

También significó el aporte del aprendizaje de idiomas en la aeronáutica y manifestó que tiene en estudio las comisiones que viajarán para perfeccionarse en el exterior, entre las que se cuentan buenos suboficiales.

El brigadier de la Colina finalizó su discurso brindando por la prosperidad de las armas de la patria.

Gran repercusión mediática obtuvo la "Comida de Suboficiales de Aviación" (Diario "La Nación", 12 de julio de 1946). Foto: Archivo D.E.H.-F.A.A.

REMUNERACIÓN MENSUAL

Boletín Aeronáutico Público 209

Buenos Aires. 30 septiembre de 1946

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. Sancionan con fuerza de LEY:

Artículo 2° La remuneración mensual que en concepto de sueldo percibirá el personal militar de la Secretaría de Aeronáutica será la que se detalla en la siguiente escala:

JERARQUÍA.....SUELDO $ M/N

- Brigadier General.....2.800
- Brigadier Mayor.....2.500
- Brigadier 2.200
- Comodoro 1.800
- Vicecomodoro 1.400
- Comandante.....1.100
- Capitán.....900
- Primer Teniente.....700
- Teniente 550
- Alférez.....400
- Cadete 30
- Suboficial Mayor.....600
- Suboficial Principal.....550
- Suboficial Ayudante.....450
- Sargento.....400
- Cabo Mayor.....300
- Cabo 250
- Voluntario de 1° 200
- Voluntario de 2°.....170
- Soldado Conscripto.....30
- Aspirante.....25
- Dragoneante 30

Este ejemplo sirve para conocer las remuneraciones y también la importante brecha entre Oficiales y Suboficiales. La jerarquía de Suboficial Mayor apenas alcanzaba a equipararse con la de Teniente[32].

[32] La información fue extraída de "AEROVIVENCIAS", Boletín Histórico Aeronáutico del Círculo de Suboficiales de la FAA Asociación Mutual. Fascículo N° 3.

Insignias de Grado. 1946.

B.Aer.P151

Modificación de Insignias

14330/46. - Buenos Aires, 22 de mayo de 1946

Vistos los informes producidos por el Secretario de Aeronáutica,

El presidente de la Nación Argentina:

Decreta:

Artículo 1°- Modifícase el Anexo al S.D. N° 22.175/44 Capítulo II en la siguiente forma:

a) Los botones, escudos e insignias para Suboficiales y Clases serán del mismo modelo actualmente en uso, pero de color dorado.

b) Las insignias de grado para Suboficiales Principal y Mayor serán de acuerdo al modelo y descripción adjuntos.

Artículo 2°- El presente Decreto será refrendado por el Ministro de Guerra.

Artículo 3°- Publíquese en Boletín Aeronáutico Público y archívese en la Secretaría de Aeronáutica.

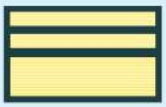
FARRELL. Humberto Sosa Molina. Bartolomé de la Colina.



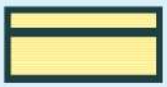
Suboficial Mayor



Suboficial Principal



Suboficial Ayudante



Suboficial Auxiliar



Sargento



Cabo Mayor



Cabo

Imagen: aldocampos®



Nueva insignia de Suboficial Mayor utilizada a partir de 1946 junto a un brevet de Piloto Militar (Suboficial). Composición del autor.



Diversidad de Uniformes en una fotografía. Suboficiales y Clases posan junto a un bombardero liviano Beechcraft AT-11 perteneciente a la dotación de la Base Aérea Militar "Tandil". El Sargento Piloto Militar Jorge Lacoume (segundo desde la izquierda) posa con la indumentaria para vuelo, además del Oficial Aviador (al centro, con gorra portando escudo alado) y a su lado quien podría ser el mecánico de vuelo con equipo más claro. Completan personal de tierra y un Cabo con uniforme de servicio. Foto: S.M. Jorge Lacoume vía Sergio Bellomo. Circa 1947.

CABO MAYOR "EN COMISIÓN"

Como hemos visto en este Capítulo, los métodos de reclutamiento de personal militar subalterno eran variados en base a la necesidad imperiosa de incrementar la dotación de la Fuerza Aérea Argentina en sus primeros años como arma totalmente independiente.

El necesario reequipamiento de material aéreo y terrestre hacía necesario contar con personal al cuál, en muchos casos, se les obviaba la formación militar en pos de completar tareas "no combatientes".

Desde febrero de 1944 la "tercer arma" de la Nación poseía un establecimiento de formación para Suboficiales y Clases en la provincia mediterránea de Córdoba: la "Escuela de Especialidades de Aeronáutica", desde la cual se iban produciendo los primeros egresos de aspirantes con la jerarquía de Cabo Mayor (hoy, Cabo Primero).

Aun así, era insuficiente, dada la magnitud de la obra a desarrollar. Crear una nueva fuerza desde "cero", en tiempos en dónde la cantidad hacía la diferencia.

UNA HISTORIA, DE MILES

Antonio Prividera nació el 20 de marzo de 1916 en la provincia de San Luis. Hijo de inmigrantes italianos dueños de un comercio inusual para las áridas tierras puntanas: Una pescadería.

Al alcanzar la adolescencia, decide emigrar hacia la gran ciudad del Plata: Buenos Aires. Ante la negativa de sus padres, en un acto de rebeldía decide abordar un tren carguero de polizón y así, viajar en busca de su destino.



MARINERO 2° DE MAR DE LA ARMADA ARGENTINA ANTONIO PRIVIDERA.
Foto Archivo del Autor.

MARINERO DE MAR

Instalado en una pensión, el joven puntano decide inscribirse en la Armada Nacional como "Aspirante a Marinero de Mar". Es dado de alta el 02 de febrero de 1934 en la Escuela Mecánica de la Armada y egresa el 25 de abril del mismo año con la especialidad "Mecánico Armero".

Es destinado al Crucero ARA "25 de Mayo" integrando su numerosa tripulación. *"El 17 de julio de 1936 da comienzo la llamada "Guerra Civil Española" y, debido a los horrores que estaban ocurriendo a la población civil de ambos bandos en lucha fratricida, el gobierno Argentino envió el crucero A.R.A. "25 de Mayo" - al mando del Capitán de Navío Miguel A Ferreira - que llegó a Alicante el 22 de Agosto de 1936, quedándose allí hasta que fue reemplazado por el Destructor (llamado torpedera en esa época) ARA "Tucumán"- al mando del Capitán de Fragata Mario Casari, que llegó en Noviembre de 1936 y quedó en España hasta fin de Junio de 1937"*[33].

[33] Durante ese tiempo el "25 de Mayo" rescató a 251 personas (aprox.) en tres viajes y el "Tucumán" a unas 1240 personas en 12 viajes, llegando a llevar a bordo hasta 200 personas, en un buque de guerra preparado para una tripulación de solo 160 hombres! Según el libro "Heroísmo Criollo" "se acercan a los puertos de España. Con toda clase de consuelos, materiales y espirituales, no cargan en compensación oro y riquezas, sino que dan amparo y refugio al perseguido por el odio y no tienen otro fin que salvar vidas. No sólo reciben correcta y amablemente y dan asilo a la presunta víctima, van a buscarla, a salvarla, por todas partes, en todo momento, por todos los medios". Fuente: www.histarmar.com.ar.



El ARA "Veinticinco de Mayo" (C-2), a veces citado como ARA "25 de Mayo" (C-2), fue uno de los dos cruceros pesados de la clase "Almirante Brown" de la Armada Argentina. Fue puesto en gradas en 1929, botado en 1930 y asignado en 1931. Fue dado de baja el 24 de marzo de 1960. Foto: histarmar.com.ar

Al regreso de la misión humanitaria, Antonio Prividera obtiene su baja "Por cumplido" como "Marinero 2° de Mar" acumulando un total de 3 años 7meses y 29 días de servicios militares computados en la Armada Nacional[34].

INCORPORACIÓN COMO PERSONAL CIVIL

En el mes de enero de 1938 el ciudadano Antonio Prividera se presenta a rendir examen de competencia para el puesto de "Ayudante Guarda Depósitos" ante el Ejército Argentino –Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército- Dirección de Material Aeronáutico. Con la firma del Director de la misma, Coronel Antonio Parodi, el formulario obrante en su legajo personal dejaba constancia de la "buena conducta" del postulante y que el examen fue aprobado "satisfactoriamente".

Incorporado como "especialista mecánico armero" (especialidad adquirida en la Marina de Guerra), comenzaba sus labores como Ayudante 4° Supernumerario "Guarda Depósitos" en la Dirección de Material Aeronáutico (Base Aérea Militar El Palomar).

En 1940 es ascendido a Ayudante 3° Supernumerario (Ayudante Depósito de Armamentos y Equipos). En 1941 ostenta el cargo de Ayudante 1° desempeñándose como "Ayudante Pirotécnico". El Jefe de la División Armamentos y Equipos lo califica como: *"Considero que la clasificación en puntualidad y físicas debe ser sobresaliente. Por su dedicación a los trabajos de su especialidad, este empleado ha sido propuesto para ser asimilado"*[35]. El 1° de enero de 1944 Antonio Prividera ostenta el cargo de "Ayudante Mayor" desempeñándose como "Ayudante Mecánico Armero"[36].

[34] Legajo Personal S.M.(R) Antonio Prividera.
[35] Ibidem.
[36] Ibidem.

Alta Como Cabo Mayor

Finalmente, luego de diez años, dos meses y ocho días de servicios como Civil en la Dirección del Material Aeronáutico y Ministerio de Aeronáutica, es propuesto para rendir el examen de competencia y dado de alta como "Cabo Mayor" por Boletín Aeronáutico Reservado 278 del 31 de diciembre de 1947[37].



Cabo Mayor Antonio Prividera. Mecánico de Armamento. Diciembre de 1947. Foto: Legajo Personal S.M. (R) Antonio Prividera.

[37] Legajo Personal S.M.(R) Antonio Prividera.



RESEÑAS (1)

Apellido y Nombre
PRIVIDERA
Antonio

Provincia o Territorio
SAN LUIS

Departamento
San Luis

Color de la piel blanca
Ojos pardos-med.
Nariz recta-med.
Boca mediana
Cabello castaño
Estatura 1,71 m.
Estado
Instrucción primaria
Profesión Esp.Tall.
Señas particulares
ninguna

Fecha de nacimiento
Día 20 Mes III Año 1916

Enrolamiento
C. M. Nº Complemento
O D.Gral.P
sonal M. Mar
Clase 1916
Matrícula 568.1

Reconocimientos médicos
1er.
2o.
(Firma del Cirujano que lo practicó)
ENRIQUE SIXTO GALLIMBERTI

Formulario Nº 7

AERONAUTICA MILITAR

0197

Repartición o Unidad DIRECCION GENERAL DEL MATERIAL.-

COMPROMISO DE SERVICIO
(TITULO IV - CAPITULO III - DECRETO 79570/44)

Por el presente me obligo a servir como voluntario en la Aeronáutica Militar por el término de 3 (TRES) años, en calidad de Cabo Mayor "en comisión" - - -

Con la puesta en vigencia de la Ley Orgánica para el Personal de Aeronáutica, se reordenó el escalafonamiento del personal superior y subalterno. Se compatibilizaron los grados y tiempos mínimos, entre otras disposiciones.



Suboficiales y Clases de la Aeronáutica Militar posan junto a un grupo de niños. Lugar desconocido. Circa 1947. Foto: Archivo del Autor.

GENESIS DEL
CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

CAPITULO III



INSTITUTOS DE FORMACIÓN DE CLASES Y SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

Aspirantes de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica posan delante de una de las Compañías dormitorios. Año 1947. Foto: Archivo Familia Videla.

Capítulo III

Escuela de Especialidades de Aeronáutica

Su Evolución.

"No se ha descuidado la formación de otras Escuelas, en las cuales nuestra Juventud tiene un horizonte promisorio. La Escuela de Aviación Militar, formadora de Oficiales de Aeronáutica, la Escuela de Especialidades, donde se formarán nuestros Técnicos Mecánicos y la Escuela de Paracaidistas, cuyo deporte será incorporado próximamente al de los Aeroclubes".

Fragmento del discurso pronunciado el 4 de enero de 1946 por el Señor Secretario de Aeronáutica Brigadier Mayor D. Bartolomé de la Colina a través de RLA Radio del Estado.

El **11 de febrero de 1944** por Decreto N° 3629 (Boletín Militar Reservado N° 2113) se crea la **"Escuela de Especialidades de Aeronáutica"** con la misión de la formación del Personal Militar Subalterno especialista, que una vez egresado de la misma, *"efectuará los trabajos propios del arma aérea, prestando servicios en Unidades, Institutos, Comandos y otra repartición de la Aeronáutica Militar"*[38].

La **"Piedra Fundamental"** de dicho instituto es colocada el 17 de mayo de 1944, siendo el acto presidido por el entonces Ministro de Guerra de la Nación Coronel D. Juan D. Perón y el Coronel D. Bartolomé de La Colina, como Comandante en Jefe de Aeronáutica. El lugar elegido para su emplazamiento es en la provincia de Córdoba, en terrenos denominados "Las Playas" a 5 Kilómetros y medio de la Ciudad Capital Provincial[39].

El primer Director de la Escuela fue el Teniente Coronel Don Roberto Esteban Bonel (1944) del arma de Infantería, siendo reemplazado en su cargo por el Vicecomodoro D. Anacleto Llosa a partir 24 de enero de 1945[40].

El día 02 de agosto de 1944, el plantel de Aspirantes de la Escuela de Mecánica del Ejército pasa a la Escuela de Especialidades de Aeronáutica[41].

El 26 de diciembre de 1947 por Resolución N° 2941, inserta en Boletín Aeronáutico Reservado N° 262, la Escuela de Clases de Aeronáutica pasa a depender del Director de la Escuela de Especialidades funcionando como una Subdirección de la misma, continuando sus tareas en el lugar de origen. Este Instituto tiene como misión la formación de Personal Militar Subalterno de Aeronáutica del Cuerpo General. Por esta razón el Director de estos Institutos pasa a designarse Director de la Escuela de Clases y Especialidades de Aeronáutica[42].

El 30 de agosto de 1950 por Orden del Día N° 137, emitida por el Comando de Institutos Militares (N° 153 Ec. Esp. Aer.) se establece el orden de



En los terrenos denominados «Las Playas» del distrito capital de la provincia de Córdoba, lugar histórico donde fue vencido el Chacho Peñaloza por el General Paunero el 28 de junio de 1863, con la presencia del entonces Ministro de Guerra, del Comandante de Institutos Aeronáuticos y del Director de la Escuela de Especialidades Tte. Coronel D. Roberto Bonet, se procede a colocar la piedra fundamental de las obras destinadas al local que ocuparía la Escuela de Especialidades.
Fuente: Sitio web Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba.
https://esfacba.com/historia/

[38] FARNOCHI, Luis Alberto. S.M. (R.) LUNA, Pablo Gerardo (Prof.). Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea "Cuna de Héroes". Edición para la Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea ISBN 978-987-1976-93-5. Córdoba.
[39] Ibidem.
[40] Ibidem.
[41] Ibidem.
[42] Ibidem.

precedencia de ambos Institutos "Escuela de Especialidades de Aeronáutica y Escuela de Clases de Aeronáutica"[43].

El 9 de enero de 1951, por Decreto N° 112, inserto en B.A.R. N° 45, la Escuela de Especialidades de Aeronáutica, se denomina en lo sucesivo "Escuela de Mecánica de Aeronáutica"[44].

30 de noviembre de 1953. Se fusionan las Escuelas de Mecánica y de Especialidades de Aeronáutica, creándose sobre las bases de las mismas la "Escuela de Suboficiales de Aeronáutica", con la misión de formar Personal Militar funcionando en el local que ocupaba la Escuela de Mecánica de Aeronáutica[45].





Arriba: El Comandante de Institutos Aeronáuticos Militares Brigadier Gustavo Hermasson y su Oficial Ayudante. Abajo: Portón de ingreso principal a la Escuela de Especialidades de Aeronáutica. Observar los uniformes "desérticos" y sombreros de corcho del personal de guardia. Fotos: Archivo del Autor.

[43] FARNOCHI, Luis Alberto. S.M. (R.) LUNA, Pablo Gerardo (Prof.). Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea "Cuna de Héroes". Edición para la Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea ISBN 978-987-1976-93-5. Córdoba.
[44] Ibidem.
[45] Ibidem.

El 3 de diciembre de 1979, pasa a denominarse "Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba", nominación que ostenta hasta el presente.

FORMACIÓN Y ESPECIALIDADES INICIALES

En su libro "La Patria Alada" La Aeronáutica Integral (1945-1955), publicado por el Grupo Argentinidad, el Comodoro (R) VGM Oscar Luis Aranda Durañona, se refiere a la situación del Personal de Suboficiales y su formación:

> *"Suboficiales. Entre 1945 y 1955, la Escuela de Especialidades funcionó en dónde se encuentra actualmente la de Suboficiales de la F.A.A., en las instalaciones construidas en 1944. En sus aulas estudiaron los aspirantes a graduarse como Suboficiales Combatientes: Bombardero y Ametrallador, Radio-Operador de Avión, Fotógrafo de Avión y Cuerpo Técnico. En 1947 la instrucción de formación comprendía un Ciclo Básico de seis meses en la Escuela de Paracaidistas, más cuatro ciclos de seis meses en la Escuela de Especialidades, totalizando dos años y medio de cursada. Se enseñaban las especialidades de: Mecánico de Aviación, Radio operadores, Mecánicos Radiotelegrafistas, Mecánicos de Artillería Antiaérea, Mecánicos Armeros, Bombarderos ametralladores y Fotógrafos de Avión. De los 704 aspirantes que ingresaron en un comienzo, 547 pasaron al segundo ciclo y, en ese año, 81 recibieron sus jinetas de Cabo.*
>
> *Con posterioridad se creó la Escuela de Clases de Aeronáutica (1947), con la finalidad de formar suboficiales del Cuerpo General (Sanidad, Intendencia y Oficinista). En un primer momento funcionó en la Escuela Militar de Paracaidistas y, un par de meses después, se la trasladó y subordinó a la Escuela de Especialidades de Aeronáutica. Ambas Escuelas dependían del Comando de Instrucción de la F.A.A. El 8 y 9 de diciembre de 1951, en Córdoba, egresaron los cabos de las Escuelas de Mecánica y de Especialidades de Aeronáutica. Al término del año. En todo el Ministerio y según se registró en la Memoria Anual correspondiente, se contabilizaban* ***2.563 suboficiales, 3.428 cabos y 246 voluntarios.***"

"En las aulas, en el pabellón especialmente construido con todas las comodidades (luz, calefacción, etc.) al aspirante se le imparte clases a cargo de personal docente especialmente seleccionado.

También, recibe el aspirante la instrucción en vuelo, en aviones conducidos por expertos pilotos. En tierra, realizan las tareas militares inherentes a la carrera, mando de tropa, guardia, desfiles, etc."

Publicidad Escuela de Especialidades de Aeronáutica. 1947.



Publicidad emitida por el Ministerio de Aeronáutica buscando atraer postulantes a los Institutos de Formación, Escuela de Aviación Militar y Escuela de Clases y Especialidades. Imagen: Archivo del Autor.

PERFIL DEL ASPIRANTE

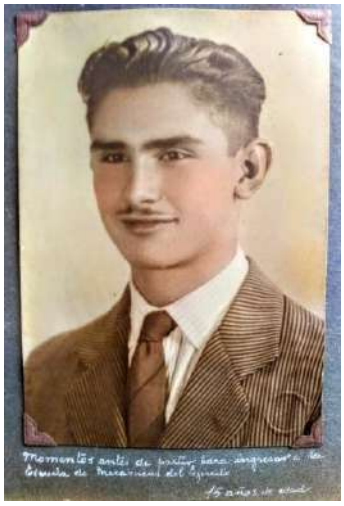
Eran condiciones indispensables para el ingreso a la Escuela de Especialidades de Aeronáutica:

- Ser argentino.
- Poseer aptitudes físicas mínimas fijadas en las reglamentaciones correspondientes.

- Ser aprobado en el examen de ingreso, estando por sus calificaciones, dentro del número de vacantes asignadas.
- Tener aprobado el sexto grado de enseñanza primaria o el segundo año de la Escuela de Artes y Oficios.
- Tener buenos antecedentes de conducta moral.
- Tener más de quince años y menos de veinte, al primero de febrero del año que ingresa.
- Presentar junto con la solicitud de ingreso en papel sellado nacional de $ 2.00 m/n formulario N° 1 y el consentimiento del padre, madre o tutor.

Entre las condiciones para el ingreso a la Escuela de Especialidades de Aeronáutica, se les exigía a los candidatos poseer el sexto grado de primaria completo o bien segundo año de la Escuela de Artes y Oficios. Al respecto, y sobre estas escuelas, los autores Mauro y Sebastián Alejandro (2013)[46] sostienen:

> *"En Argentina las Escuelas de Artes y Oficios surgieron de forma aislada a partir de 1909, en el contexto de una serie de propuestas de reformas que inicialmente no prosperaron, tendientes a fortalecer orientaciones y contenidos prácticos y técnicos.*
>
> *Hasta entonces, el proceso de organización del Sistema de Instrucción Pública Centralizado Estatal (SIPCE) no privilegiaba este modelo pedagógico de nivel medio. Los nacientes establecimientos estaban dirigidos a los hijos de obreros y a la población urbana y semiurbana, vinculándose así a los gremios artesanales, más que a una sociedad moderna e industrial.*
>
> *Este formato de escuela fue creciendo lentamente en los márgenes del sistema educativo junto con las Escuelas Técnicas de Oficios y las Escuelas Industriales de la Nación.*
>
> *Pero hubo que esperar hasta 1944, cuando la dictadura iniciada el 4 junio de 1943 y luego el gobierno peronista, llevaron a cabo la institucionalización de todos estos antecedentes que se venían desarrollando.*
>
> *De esa manera, el peronismo ordenó un sistema estatal de capacitación técnico-profesional como parte de la construcción de su discurso hegemónico y un proyecto productivo de país basado en la justicia social y la industrialización creciente. Este proceso culminó en el año 1952 con la creación del Ministerio de Educación y la reforma unificadora de las escuelas dependientes de la Dirección General de Enseñanza Técnica (DGET)."*



El Ciudadano Rómulo Ricardo Videla, con tan solo 15 años de edad próximo a incorporarse a la Escuela de Mecánica del Ejército, el 12 de enero de 1944.
Foto: Colección Familia Videla.

[46] Mauro y Sebastián Alejandro (2013). Educación para el trabajo en las Escuelas de Artes y Oficios de la ciudad de Buenos Aires. Institucionalización, unificación y control de la educación. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo Mendoza. Educación para el trabajo en las Escuelas de Artes y Oficios de la ciudad de Buenos Aires. Institucionalización y unificación de la educación técnica en la construcción del primer peronismo (1944 a 1952).



Rómulo Ricardo Videla posa orgulloso con el uniforme que lo identifica como aspirante de 1er año de la Escuela de Mecánica del Ejército. Faltaba muy poco para que fuera trasladado a Córdoba.
Foto: Colección Familia Videla.

LOS ORÍGENES

La mayoría de los Candidatos a Aspirantes, provenientes de distintas provincias, portaban apellidos de orígenes extranjeros, hijos de inmigrantes. Si bien el autor no indagó en los legajos personales de todos ellos, queda en claro por diversas entrevistas personales y consultas a otras fuentes que así lo fue. Entre 1860 y 1930 arribaron a la Argentina alrededor de seis millones de europeos. La mitad de ellos se establecieron de forma definitiva en el país.

Como fueron tanto los migrantes que llegaron durante esos años, algunos historiadores utilizan la expresión "la gran inmigración" para referirse a esta etapa y diferenciarla de otros movimientos migratorios.

Si tenemos en cuenta que la condición de ingreso a la Escuela de Especialidades establecía una edad promedio de 16 años, se deduce que sus fechas de nacimiento coincidían con los años de la citada ola migratoria.

¿Cuáles eran los motivos que podrían impulsar a un joven de esa temprana edad a incorporarse a un Instituto militar?

Rolli Niesen (Suboficial Principal Retirado) egresado de la Escuela de Clases de Aeronáutica en diciembre de 1949, recordaba:

> *"Vivía en el campo con mis padres, quienes se dedicaban a la agricultura. Eran muy pocas las posibilidades para un joven en mi condición de poder aspirar a una vida mejor y dejar atrás lo sacrificado y las exigencias del trabajo rural.*
>
> *Cierto día, vi en un diario un anuncio para el ingreso a la aeronáutica. Sólo contaba con estudios primarios. Se me ocurrió escribirle una carta a la señora Evita Perón solicitándole la posibilidad de incorporarme a la aeronáutica militar. En la carta, también le explicaba que no tenía dinero ni para el boleto a Córdoba. Ante mi sorpresa y la de mi familia, quienes se oponían a mi decisión de abrazar la profesión militar, recibí una carta firmada por la misma Evita y con un cheque para el viaje. Y así pude viajar a la Escuela"*[47].

En Blog Bicentenario, se muestra un gráfico representativo de los orígenes y cantidad de inmigrantes que había hacia el año 1930 en nuestro país. Así, los italianos (1.476.725), españoles (1.364.321), polacos (155.527), rusos (114.303), franceses (105.537), alemanes (59.895), portugueses (335.470), yugoeslavos (31.512), checos (25.024), ingleses (19.525) y otras nacionalidades (285.242); conformaron un importante impacto en la realidad social de nuestro país. Algunos de ellos terminaron incorporándose a las filas de la Escuela.

SUEÑOS DE VOLAR

Muy lejos de Córdoba, en su ciudad natal de Esquel, Provincia de Chubut, Patagonia Argentina, Roy Wegrzyn soñaba con ser Aviador Militar. Un caso extraño por la poca densidad poblacional del sur argentino en aquellos años, si tenemos en cuenta que las provincias desde donde provenía el mayor flujo de candidatos a aspirantes lo eran:

[47] Entrevista al S.P. (R) Rolli Niesen por parte del autor. Córdoba, 2010.

- Buenos Aires.
- Córdoba.
- Santa Fe.
- Entre Ríos.
- Mendoza.
- San Luis.
- Corrientes.
- San Juan.

El avance significativo de la aviación, reflejado en la todavía fresca segunda guerra mundial y las diversas publicaciones especializadas en la materia que daban cuenta de las nuevas aeronaves y sus adelantos, servirán para que la juventud soñara con volar. El lema ***"¡Más lejos, más alto, más rápido!"*** hacía honor al progreso de la aviación en los finales de los años 40 y principios de los 50. Portar un uniforme, ostentar un brevet en el pecho con la inscripción de su propio nombre, y el prestigio social que daba formar parte de las Fuerzas Armadas, eran anhelos más que suficientes para intentar ser parte de una "raza especial de hombres del aire".

Roy Pedro Wegrzyn conocía sobre aviones. Había escuchado hablar y leído sobre los nuevos cazas ingleses a "chorro" cuyos estruendos hacían temblar los vidrios de las casas y de grandes bombarderos que podrían volar a grandes altitudes y descargar miles de kilos en bombas y de otros modelos de aviones que equipaban a la Fuerza Aérea Argentina.

También le llegaban noticias de aviones construidos en la fábrica de Córdoba que demostraban al mundo el poderío industrial argentino. Pero claro, en su lejana Esquel, Wegrzyn solo había podido tener contacto directo con los viejos Junkers JU 52 y Douglas DC-3 en sus vuelos LADE (Líneas Aéreas del Estado).



Junkers JU-52 3/m T-164 cumpliendo vuelos LADE en el sur argentino. Seguramente la fuente de inspiración para el joven Wegrzyn viéndolo operar en el aeródromo de Esquel. Foto: AGN.

> *"Mi ingreso a la Fuerza Aérea no fue simple (relata Wegrzyn en su libro de memorias[48]), mi aspiración era entrar en la Escuela de Aviación Militar, pero por una razón familiar tuve que irme de Esquel a Buenos Aires antes de terminar la escuela secundaria y eso me descalificaba para inscribirme.*

[48] WEGRZYN, Roy Pedro. "CAMINO AL CIELO: Memorias de un piloto patagónico". 1era edición. Gráfica América. 2019.

No obstante, podía ingresar a la Escuela de Mecánica o elegir otras especialidades como radio operador, meteorología o fotografía aérea. Llené la ficha para esta última especialidad ¡igualmente podría volar!

"Finalmente, llegó la convocatoria tan esperada. Debía presentarme a rendir examen y me adjuntaban los pasajes para trasladarme a Córdoba, sede de la Escuela.

En esas condiciones fui a rendir. Éramos ochocientos aspirantes, pero el cupo era de doscientos.

El examen de ingreso consistía en rendir un escrito sobre temas de 5 materias y una prueba física que consistía en correr 100 m. en menos de 13 segundos y nadar en una pileta.

Se aprobaba con 35 puntos, el que no llegaba quedaba eliminado y afuera. No te daban ni el pasaje para irte y el mismo profesor te informaba si no aprobabas. Fui perjudicado porque las pruebas se hacían por orden alfabético, por lo que yo fui uno de los últimos.

Me iba muy bien hasta que me hicieron una pregunta de trigonometría que no supe responder, dado que era una materia que no se daba en Esquel hasta del último año.

Después de 700 exámenes los profesores estaban cansados y tomaban las pruebas a desgano, por lo que me desaprobaron y me volví a Buenos Aires con una enorme sensación de derrota".

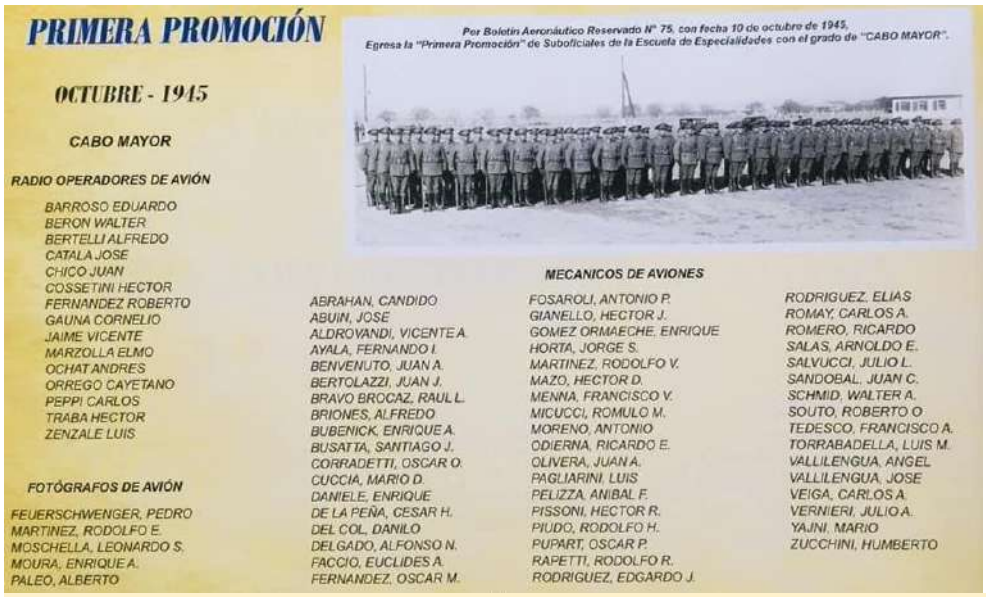
Sin embargo, la suerte del candidato iba a cambiar.

"Pero a los dos o tres días, recibo un telegrama de admisión, incluso se disculpaban. Me había ido tan bien en las otras pruebas que aún sin responder la pregunta de trigonometría, tenía puntos sobrados para el ingreso.

De inmediato tomé un micro nuevamente a Córdoba".



Aspirantes pertenecientes a las especialidades de Radio operadores y Mecánicos de Avión. Escuela de Especialidades de Aeronáutica. 1947. Foto: Archivo Familia Videla.



PRIMERA PROMOCIÓN

OCTUBRE - 1945

Por Boletín Aeronáutico Reservado N° 75, con fecha 10 de octubre de 1945, Egresa la "Primera Promoción" de Suboficiales de la Escuela de Especialidades con el grado de "CABO MAYOR".

CABO MAYOR

RADIO OPERADORES DE AVIÓN

BARROSO EDUARDO
BERON WALTER
BERTELLI ALFREDO
CATALA JOSE
CHICO JUAN
COSSETINI HECTOR
FERNANDEZ ROBERTO
GAUNA CORNELIO
JAIME VICENTE
MARZOLLA ELMO
OCHAT ANDRES
ORREGO CAYETANO
PEPPI CARLOS
TRABA HECTOR
ZENZALE LUIS

FOTÓGRAFOS DE AVIÓN

FEUERSCHWENGER, PEDRO
MARTINEZ, RODOLFO E.
MOSCHELLA, LEONARDO S.
MOURA, ENRIQUE A.
PALEO, ALBERTO

MECANICOS DE AVIONES

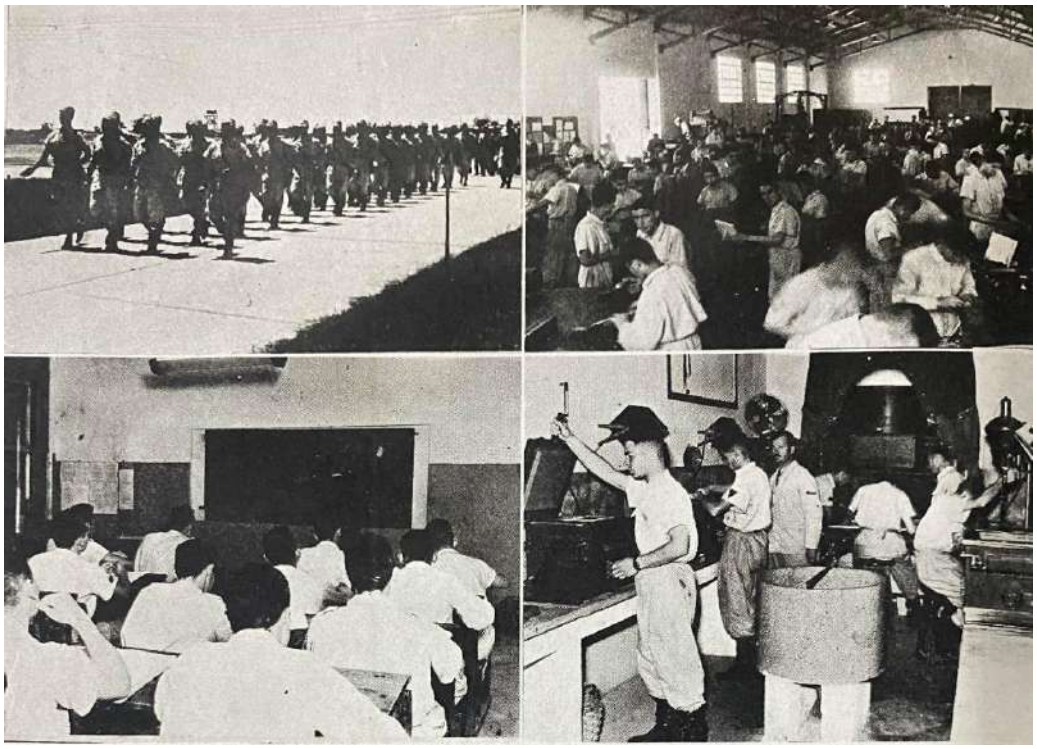
ABRAHAN, CANDIDO
ABUIN, JOSE
ALDROVANDI, VICENTE A.
AYALA, FERNANDO I.
BENVENUTO, JUAN A.
BERTOLAZZI, JUAN J.
BRAVO BROCAZ, RAUL L.
BRIONES, ALFREDO
BUBENICK, ENRIQUE A.
BUSATTA, SANTIAGO J.
CORRADETTI, OSCAR O.
CUCCIA, MARIO D.
DANIELE, ENRIQUE
DE LA PEÑA, CESAR H.
DEL COL, DANILO
DELGADO, ALFONSO N.
FACCIO, EUCLIDES A.
FERNANDEZ, OSCAR M.
FOSAROLI, ANTONIO P.
GIANELLO, HECTOR J.
GOMEZ ORMAECHE, ENRIQUE
HORTA, JORGE S.
MARTINEZ, RODOLFO V.
MAZO, HECTOR D.
MENNA, FRANCISCO V.
MICUCCI, ROMULO M.
MORENO, ANTONIO
ODIERNA, RICARDO E.
OLIVERA, JUAN A.
PAGLIARINI, LUIS
PELIZZA, ANIBAL F.
PISSONI, HECTOR R.
PIUDO, RODOLFO H.
PUPART, OSCAR P.
RAPETTI, RODOLFO R.
RODRIGUEZ, EDGARDO J.
RODRIGUEZ, ELIAS
ROMAY, CARLOS A.
ROMERO, RICARDO
SALAS, ARNOLDO E.
SALVUCCI, JULIO L.
SANDOBAL, JUAN C.
SCHMID, WALTER A.
SOUTO, ROBERTO O
TEDESCO, FRANCISCO A.
TORRABADELLA, LUIS M.
VALLILENGUA, ANGEL
VALLILENGUA, JOSE
VEIGA, CARLOS A.
VERNIERI, JULIO A.
YAJNI, MARIO
ZUCCHINI, HUMBERTO

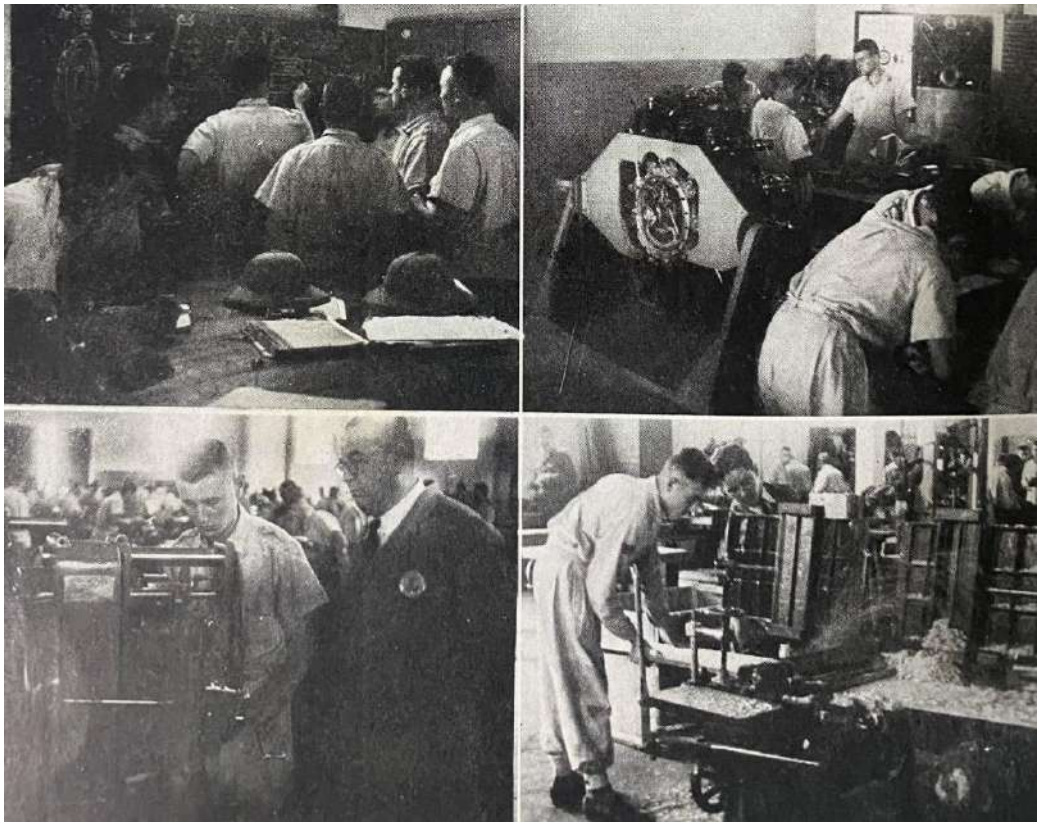
Primera Promoción egresada de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica compuesta por aspirantes provenientes de la Escuela de Mecánica del Ejército con sede en Buenos Aires. Foto: Libro "Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea Cuna de Héroes".



Junio de 1947. Un grupo de Cabos Mayores recién egresados de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica ataviados con el "capote" (indumentaria para el clima frío). Foto: Archivo Familia Videla.

En las siguientes fotografías, se observan a Aspirantes de Aeronáutica en distintas actividades diarias. Foto: La Aeronáutica Argentina al Servicio del País.





DOCTRINA DE PERSONAL

"Lo verdaderamente perfectible dentro de una organización es el elemento humano que la compone. El factor hombre no es perfecto, pero es perfectible en grado sumo." Así lo expresaba el Capitán de Aeronáutica Fernando Barrera Oro ("Doctrina de Personal" artículo publicado en *Revista Nacional de Aeronáutica*, septiembre de 1955), ampliando con otros conceptos relacionados con la administración de personal, tales como:

> *"Con esta idea, nuestra aeronáutica se ha desarrollado a lo largo de estos últimos años. Es decir, dándole al hombre prioridad a través de su doctrina de personal.*
>
> *"En el orden militar, la doctrina de personal debe de estar orientada escrupulosamente en la obtención y selección de grupos homogéneos de personal.* ***Interesa sobremanera la calidad del conjunto y no la calidad individual. Esta última se admite, desde luego, como una cuestión natural, pero no como un principio doctrinario."***

SOCIABILIDAD Y MORAL MILITAR

Si bien no es interés de este trabajo ahondar en cuestiones políticas, si es necesario llegar a comprender, como parte del génesis del cuadro de suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina, el entender los pilares fundamentales de la formación de dicho personal. Desde el año 1930, las fuerzas armadas argentinas (Ejército y Marina) tomaron fuerza en el ámbito social. Pertenecer a ellas era un símbolo de "elite" sobre todo si se pertenecía al cuadro de Oficiales. El caso de los Suboficiales distaba de serlo. Sus integrantes pertenecían a las llamadas clases sociales "bajas". La influencia prusiana en el ejército y británica en la armada continuaba en su apogeo.

Para entender mejor este cuadro de situación social, recurrimos al trabajo escrito titulado: *"Militares y élites en la Argentina del siglo XX y XXI. Problematizando definiciones teóricas y usos empíricos de las categorías"*[49] siendo sus autores el Doctor Germán Soprano y Virginia Mellado. De allí, extraemos estos conceptos:

> *"Símbolos, valores y doctrinas eran constantemente evocados como modelos de sociedad que podían trasladarse a la escuela, a la fábrica, a la política, al espacio urbano, y a las relaciones sociales en general. Desde fines de los años veinte, el Colegio Militar de la Nación fue la principal puerta de entrada a esa élite moral*[50]*".*

> *"El prestigio que obtuvieron las Fuerzas Armadas en tanto reserva moral de la Nación se tradujo no solo en el apoyo civil a las intervenciones militares en política, sino también en el estímulo que recibieron a una serie de iniciativas que los vincularon con ascenso y reconocimiento de las clases medias.*
>
> *"Sin desconocer estos aportes, los resultados de nuestras investigaciones exhiben que la constitución de los militares en tanto élite política, administrativa y moral se relaciona con un tipo*

[49] SOPRANO, Germán. MELLADO, Virginia." Militares y élites en la Argentina del siglo XX y XXI. Problematizando definiciones teóricas y usos empíricos de las categorías". www.scielo.org.ar/scielo.

[50] BADARÓ, Máximo. Militares o ciudadanos. La formación de los oficiales del Ejército Argentino, Buenos Aires, Ed. Prometeo, 2009.

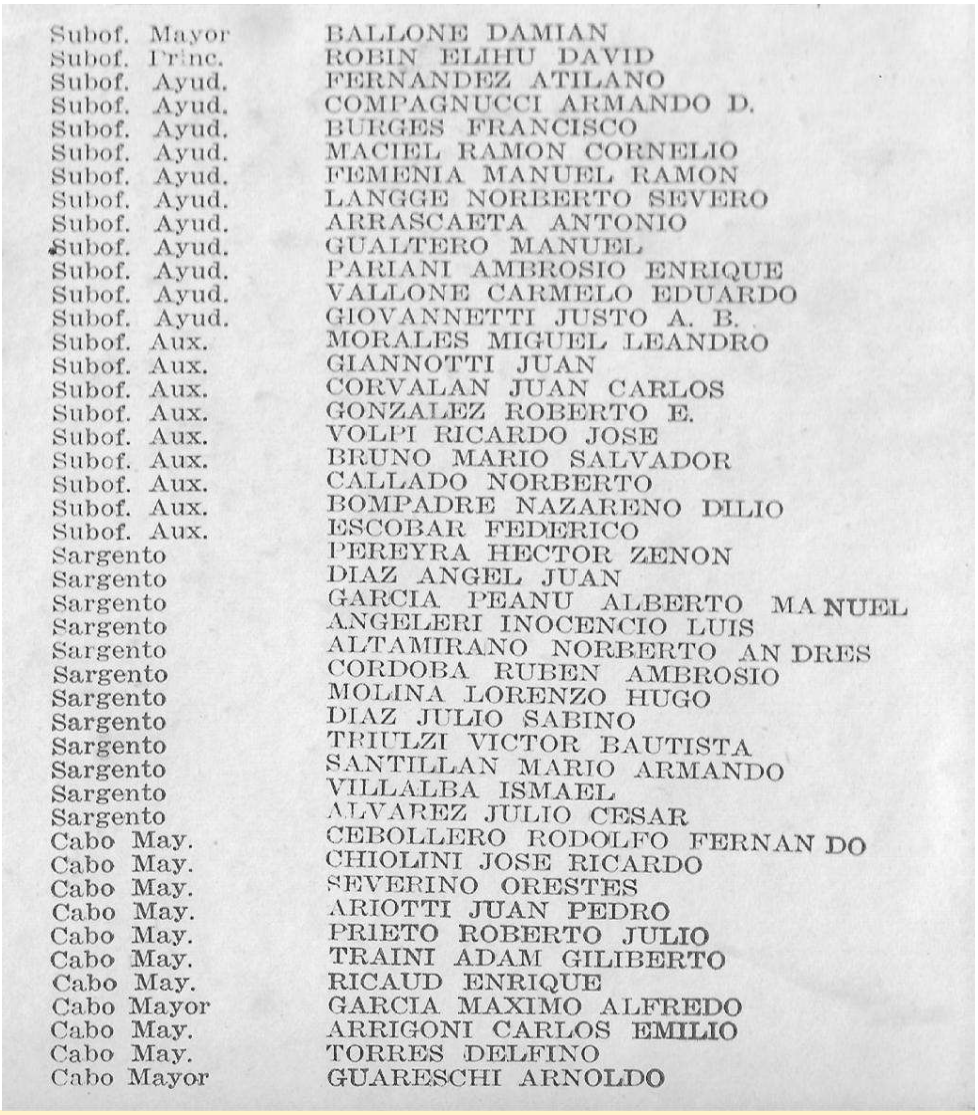
particular de profesionalización que llevó adelante el Ejército. En el caso argentino, este proceso no solo implicó desarrollar destrezas vinculadas al ámbito de la defensa nacional, sino que la institución buscó ampliar las funciones de responsabilidad social, lo que a la postre colaboró en la construcción de reconocimiento y distinción.

"El patrón de profesionalización, orientado por el modelo prusiano (Dick, 2014; García Molina, 2010; Potash, 1994; Rouquié, 1981), colaboró en que los militares desarrollaran actividades en áreas no estrictamente militares, como la educación de la juventud para fines no estrictamente relacionados con la formación del personal castrense. En efecto, hacia la década de 1930, las Fuerzas Armadas fundaron una serie de instituciones educativas, como los liceos militares y los colegios navales. Estas instituciones contribuyeron a promover una educación patriótica que buscaba formar a los varones bajo los preceptos de la nacionalidad argentina y los parámetros arquetípicos de una masculinidad moderna, la cual simbolizaba la virtud, el orden, y los ideales de una sociedad (Ablard, 2017; Allen, 2002).

"Al mismo tiempo, el objetivo de los funcionarios de modelar como una argamasa en los valores nacionales y tradicionales a los jóvenes que transitaran por esos colegios se complementaba con el rol que proyectaban hacia las mujeres y el hogar, lo que reforzó modelos familiares tradicionales que caracterizaron a una porción importante de las clases medias argentinas de mediados del siglo XX (Manzano, 2014; Carassai, 2013; Barrancos, 2006).

"En concomitancia con la creación de los liceos militares de Santa Fe y Mendoza, el gobierno de Juan D. Perón en 1947, lanzó a través la promulgación de la ley 13.024, un sistema de becas financiadas por el Estado para que hijos de suboficiales del Ejército, obreros y empleados con el objeto de que pudieran completar el trayecto secundario en los liceos militares. El sustrato de la ley era beneficiar a jóvenes provenientes de sectores populares para que pudieran alistarse como oficiales de reserva o ingresar al Colegio Militar de la Nación. De acuerdo a la literatura, esta medida buscaba atenuar las diferencias existentes entre oficiales y suboficiales con el objeto de democratizar las instituciones de educación que estaban en la práctica reservadas a las clases medias y medias altas (Badaró, 2006; Potash, 1994; Rouquié, 1981)."

Si tenemos en cuenta que la formación de los futuros Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina estuvo en manos desde la creación de la Escuela de Especialidades (1944) por oficiales y suboficiales provenientes del Ejército Argentino, lo expuesto anteriormente nos ayuda a comprender un poco más como fueron los pilares morales y éticos con que fueron instruidos los aspirantes aeronáuticos, y en qué política de estado estuvieron basados.



Subof. Mayor	BALLONE DAMIAN
Subof. Princ.	ROBIN ELIHU DAVID
Subof. Ayud.	FERNANDEZ ATILANO
Subof. Ayud.	COMPAGNUCCI ARMANDO D.
Subof. Ayud.	BURGES FRANCISCO
Subof. Ayud.	MACIEL RAMON CORNELIO
Subof. Ayud.	FEMENIA MANUEL RAMON
Subof. Ayud.	LANGGE NORBERTO SEVERO
Subof. Ayud.	ARRASCAETA ANTONIO
Subof. Ayud.	GUALTERO MANUEL
Subof. Ayud.	PARIANI AMBROSIO ENRIQUE
Subof. Ayud.	VALLONE CARMELO EDUARDO
Subof. Ayud.	GIOVANNETTI JUSTO A. B.
Subof. Aux.	MORALES MIGUEL LEANDRO
Subof. Aux.	GIANNOTTI JUAN
Subof. Aux.	CORVALAN JUAN CARLOS
Subof. Aux.	GONZALEZ ROBERTO E.
Subof. Aux.	VOLPI RICARDO JOSE
Subof. Aux.	BRUNO MARIO SALVADOR
Subof. Aux.	CALLADO NORBERTO
Subof. Aux.	BOMPADRE NAZARENO DILIO
Subof. Aux.	ESCOBAR FEDERICO
Sargento	PEREYRA HECTOR ZENON
Sargento	DIAZ ANGEL JUAN
Sargento	GARCIA PEANU ALBERTO MANUEL
Sargento	ANGELERI INOCENCIO LUIS
Sargento	ALTAMIRANO NORBERTO ANDRES
Sargento	CORDOBA RUBEN AMBROSIO
Sargento	MOLINA LORENZO HUGO
Sargento	DIAZ JULIO SABINO
Sargento	TRIULZI VICTOR BAUTISTA
Sargento	SANTILLAN MARIO ARMANDO
Sargento	VILLALBA ISMAEL
Sargento	ALVAREZ JULIO CESAR
Cabo May.	CEBOLLERO RODOLFO FERNANDO
Cabo May.	CHIOLINI JOSE RICARDO
Cabo May.	SEVERINO ORESTES
Cabo May.	ARIOTTI JUAN PEDRO
Cabo May.	PRIETO ROBERTO JULIO
Cabo May.	TRAINI ADAM GILIBERTO
Cabo May.	RICAUD ENRIQUE
Cabo Mayor	GARCIA MAXIMO ALFREDO
Cabo May.	ARRIGONI CARLOS EMILIO
Cabo May.	TORRES DELFINO
Cabo Mayor	GUARESCHI ARNOLDO

Nómina del Personal de Suboficiales y Clases perteneciente a la Escuela de Especialidades de Aeronáutica. Año 1945. Archivo del Autor.

ESCUELA DE CLASES DE AERONÁUTICA

La Escuela de Clases de Aeronáutica, cuya creación fue dispuesta por Decreto del Poder Ejecutivo, comenzó a funcionar desde el 1° de febrero de 1948 en la ciudad de Córdoba y tendrá a su cargo el reclutamiento y formación del personal subalterno de la Fuerza Aérea Argentina.

Los cursos de la referida escuela tuvieron una duración de dos años. Ofrecía a los interesados a ingresar como aspirantes, al término de los estudios, egresar con el grado de Cabo de Aeronáutica, con una remuneración mensual de 330 pesos.

Asimismo, se informaba que el egresado podría alcanzar la máxima jerarquía de Suboficial Mayor de Aeronáutica con un sueldo de 775 pesos.

La Escuela de Clases, de acuerdo con las disposiciones que fundamentaron su creación, tenía como finalidad reclutar y formar el personal subalterno de la Aeronáutica Militar en las siguientes especialidades:

- Subinstructor especializado de Tropas de Aeronáutica.
- Artillería Antiaérea.
- Comunicaciones.
- Conductores Motoristas
- Aspirantes Paracaidistas.

Para el desempeño de todas estas especialidades, la Escuela de Clases de Aeronáutica ofrecía los elementos básicos necesarios a fin de instruir a los aspirantes en las distintas ramas. Todo esto en el marco y organización de una Fuerza Aérea moderna, consistente en la atención de los servicios de un aeródromo o base militar, es decir: Control del Tránsito Aéreo, meteorología, reparación de pistas, servicio de incendios, seguridad, artillería antiaérea, defensa, etc.



Aspirantes de la Escuela de Clases ejercitándose con una pieza de artillería antiaérea Bofors de 40 mm., especialidad dictada en ese Instituto. Foto: Archivo del autor.

Requisitos indispensables para el ingreso a la Escuela de Clases:

- Ser argentino.
- Tener 6° grado aprobado.
- Poseer buenos antecedentes de conducta.
- Estar comprendido entre los 16 y 22 años de edad cumplidos al 1 de marzo del año de ingreso.
- Aprobar el examen médico.
- Aprobar las pruebas teóricas o equivalentes al 6° grado de la enseñanza primaria.

De esta manera, la Escuela de Especialidades formaría solamente al personal militar subalterno de aeronáutica de carácter “Técnico”, es decir:

- Mecánicos de Avión.
- Radio operadores de a bordo.

- Mecánicos de Comunicaciones.
- Mecánicos Armeros.
- Bombarderos y Ametralladores.
- Fotógrafos de Avión.

ESCUELA DE MECÁNICA DE AERONÁUTICA / ESCUELA DE ESPECIALIDADES DE AERONÁUTICA = ESCUELA DE SUBOFICIALES DE AERONÁUTICA

Para comprender mejor la fusión entre las Escuelas de Especialidades de Aeronáutica y de Mecánica de Aeronáutica, recurrimos al testimonio del Suboficial Mayor (R) Omar Aimaretti[51]:

> *"Lo que voy a narrar empezó antes de que yo ingresara a la Fuerza Aérea en el año 1954. Hasta noviembre de 1953 había dos escuelas, una en el lugar actual que era la Escuela de Mecánica de Aeronáutica, que hacían tres años y egresaban como C.1º y la otra la Escuela de Especialidades, que hacían el curso de Seguridad y Defensa, cursaban dos años y egresaban como Cabos, estaba pasando el Barrio Aeronáutico yendo hacia Carlos Paz y que ahora hay un Geriátrico para Personal de Fuerza Aérea.*
>
> *En noviembre de 1953 se fusionaron las dos escuelas y los que estaban en la Escuela de Especialidades pasaron a la Escuela actual y se creó la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica lo que creó un conflicto de antigüedades y egos, porque había Dragoneantes de III Año y vinieron Dragoneantes de II Año.*
>
> *Los Dragoneantes de II Año, con justa razón o no querían ser superiores a los Aspirantes de III Año (no a los Dragoneantes de III Año), pero los Aspirantes de III Año no querían saber nada por dos razones, una que por tiempo en la Fuerza eran un año más antiguos y otra que a fin de año ellos egresaban como C.1º y estos Dragoneantes de II Año egresaban como Cabos, por lo que el tira y afloje era tremendo. Cuando ingresamos en el año 1954 fuimos los primeros que lo hicimos a lo que se llamó Escuela de Suboficiales de Aeronáutica.*
>
> *Ese año la 1ra., 2da. y 3ra Compañías, los Aspirantes más antiguos eran de III año con tres Dragoneantes por Ca. y egresaban como C.1º, la 4ta., 5ta. y 6ta. los más antiguos eran de II año (Seguridad y Defensa) y egresaban como Cabos, esa fue la Promoción XV.*
>
> *Al año siguiente (1955), las numeraciones de las Compañías se invirtieron y la 1ra que el año anterior estaba cerca de Sanidad pasó a ser la 6ta. y esta, que estaba cerca del alambrado la 1ra. Entonces la 1ra., 2da. y 3ra. los más antiguos eran de II Año o sea los de Seguridad y Defensa y egresaron como Cabos, la 4ta., 5ta. y 6ta. los más antiguos eran de III Año con tres Dragoneantes por Ca. y egresaron como C.1º, esa fue la Promoción XVI y al año siguiente (1956) pasó lo mismo, Seguridad y Defensa dos años y*

[51] AIMARETTI, Omar. S.M. (R). "Suboficiales FAA". Facebook. Recuperada el 21-Dic-2023 de https://www.facebook.com/Suboficiales F.A.A.

egreso como Cabo y Especialistas tres años y último egreso como C1º.

A partir del año siguiente (1957) los egresos fueron como Cabos. Espero haber sido suficientemente claro y se entienda como fue la situación de esa época, principalmente por la situación de las promociones de egresos."



Aspirantes de la especialidad "Mecánicos de Avión" en prácticas sobre un bombardero liviano IAe-24 "Calquín". Año 1953. Foto: Sitio "Suboficiales FAA" Facebook.

MECÁNICO MILITAR DE AERONÁUTICA

Se aprueban calificaciones de egreso en la Escuela de Mecánica de Aeronáutica. (Boletín Aeronáutico Reservado 740 pág. 885)

Buenos Aires, 9 de mayo de 1952.

Relacionado con la Escuela de Mecánica, los aspirantes de este Instituto de formación una vez aprobados sus exámenes complementarios dentro de las exigencias establecidas para su egreso, fueron dados de alta y promovidos al grado de **"Cabo Principal"**[52] con anterioridad al 15 de marzo de 1952 en el Cuadro Permanente – Cuerpo de Comando – Escalafón Técnico y en los Subescalafones y Especialidades que correspondan.

A los egresados, se les otorgará el título de **"Mecánico Militar de Aeronáutica"**. Los mismos fueron agrupados de la siguiente manera:

- **Subescalafón de Mecánica de Avión**

  Especialidad: Mecánico de Avión. Total: 27

[52] Por Ley N° 13.996 para el Personal Militar (L.A.1) del 6 de octubre de 1950, el grado de Cabo Mayor se denomina "Cabo Principal".

- **Subescalafón de Mecánica de Instrumental**

  Especialidad: Instrumentalista. Total: 07
- **Subescalafón de Mecánica de Electrotecnia**

  Especialidad: Mecánico Radiotelegrafista. Total: 07

REQUISITOS DE INGRESO A LA ESCUELA DE MECÁNICA DE AERONÁUTICA

- Contar entre 15 y 22 años de edad.
- Ser argentino nativo o por opción.
- Tener aprobado sexto grado de las escuelas primarias.
- Poseer condiciones físicas normales.
- Ser soltero.
- Rendir satisfactoriamente los exámenes físico e intelectual.
- Teniendo segundo año secundario aprobado, no se rinde examen de ingreso.

En la Escuela de Mecánica de Aeronáutica se egresa como Suboficial en las siguientes especialidades:

- Mecánico de Avión
- Electricista de Avión
- Fotógrafo
- Instrumentalista
- Armero Pirotécnico
- Mecánico de Comunicaciones
- Mecánico de Radar



Avión caza británico Hawker Hurricane Mk IV utilizado como material didáctico en la Escuela de Especialidades. Año 1950. Foto: Archivo del Autor.

Constitución de Comandos Superiores en la Fuerza Aérea Argentina

Con fecha 9 de enero de 1951, el Presidente de la Nación decreta la constitución de la nueva organización de los Comandos Superiores de la Fuerza Aérea Argentina, entre ellos, el Comando de Institutos Aeronáuticos Militares, cuya misión queda definida de la siguiente manera:

> *"Dependiente directamente del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina y con la siguiente misión: Ejercer la conducción de las actividades de los institutos de la Fuerza Aérea Argentina puestas bajo su dependencia y aquellos cursos que se especifique a fin de reclutar, formar y perfeccionar al personal militar".*

Asimismo, en el artículo 8° del mencionado Decreto se establece:

> *"Constitúyanse, dependientes directamente del Comandante de Institutos Militares:*
>
> *1°) LA ESCUELA DE MECÁNICA DE AERONÁUTICA, con la misión de: Realizar el reclutamiento y formación del personal militar subalterno correspondiente al escalafón técnico a fin de satisfacer las exigencias de los sub escalafones respectivos.*
>
> *2°) LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES DE AERONÁUTICA, con la misión de: Realizar el reclutamiento y formación del personal militar subalterno correspondiente al escalafón general a fin de satisfacer las exigencias de los sub-escalafones respectivos.*

Por su parte, el artículo 9° establecía:

> *"La Escuela de Mecánica de Aeronáutica y la Escuela de Especialidades de Aeronáutica se constituirán sobre la base de las actuales Escuelas de Especialidades de Aeronáutica y de Clases de Aeronáutica respectivamente".*

El presente Decreto firmado por el Presidente Perón y el Brigadier César Ojeda (Ministro de Aeronáutica) fue publicado en el Boletín Aeronáutico Confidencial N° 45. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

Escuela de Especialidades de Aeronáutica y Escuela de Clases de Aeronáutica

Testimonios

S.M. (R) Martin Lidorio Guzmán. Mecánico de Aviación. Promoción XII.

> *"Ingresé en febrero de 1949 y egresé en diciembre de 1951. Nací el 28 octubre de 1933 en la Provincia de Salta, vivía cerca de Aeródromo donde siempre veía volar los aviones. Un Maestro de la primaria de apellido Saporitti, tenía a su hijo cursando en la "Escuela de Mecánica de Aeronáutica" en Córdoba y fue él quien me entusiasmo a ingresar a la Fuerza Aérea Argentina.*
>
> *"Este maestro me había conseguido el folleto de ingreso y aquella vez me fui solo para Córdoba, rendí los exámenes correspondientes e ingresé. Al ingresar, al primer año de Aspirante, los primeros seis*

meses vivimos en la Escuela de Paracaidismo, después de allí nos trasladaron a las Compañías nuevas que habían terminado de construir.

"Nosotros teníamos Bolsa de rancho, que, para lavar los platos, primero les pasábamos arena y después en un camión cisterna lavábamos los platos. Nuestro Suboficial Subinstructor era el Cabo principal Lorenzon. Con 7 de promedio, 45 días de arresto por tonteras, estaba en 4to. Año a punto de egresar, como Cabo Principal (Cabo Mayor), el Oficial instructor el Alférez Vera (El conejo) me dijo 'considérese suboficial, recluta'".



Ceremonia 25 Aniversario del Egreso de la Promoción XII a la cual pertenece el S.M.(R) Lidorio Guzmán. Foto: Gentileza Facebook "Suboficiales F.A.A.".

"Mi Promoción, la Número XII egresaba como Cabo Mayor. Referente al egreso, el escalafón era Cabo, Cabo Primero, Cabo principal y Suboficial Auxiliar. En resumen, para el egreso era una insignia gruesa y dos finas en V"[53].

CABO MAYOR – CABO PRINCIPAL. S.M. (R) ELVIO RAMÓN DEBERNARDO. MECÁNICO DE AVIACIÓN. PROMOCIÓN IX. 1948-1950. ESCUELA DE CLASES Y ESPECIALIDADES AERONÁUTICAS.

"Recuerdo que a nosotros nos cambiaron de Grado, pero la Jerarquía fue la misma, así que cambiaron la denominación. El Cabo Mayor pasó a ser Cabo Primero y el Sargento paso a ser Cabo Principal. Nosotros no llegamos a ser Sargentos, si Cabos Principales. Fue nada más que un cambio de nombre, sería para igualar a las tres fuerzas (recordemos que en la Armada existía la jerarquía de Cabo Principal).

En mi Libreta de Enrolamiento esta anotado mi egreso con la jerarquía de Cabo Mayor en julio de 1950. Posteriormente se

[53] GUZMAN, Lidorio (S.M.) (R). "Suboficiales FAA" Facebook. Extraído el 26 de diciembre de 2023 de https://www.facebook.com/SuboficialesFAA.

cambia el nombre de Cabo Mayor a Cabo Primero y el Sargento pasa a ser Cabo Principal"[54].



Credencial de la Secretaría de Aeronáutica – Dirección de Ayuda Social- perteneciente al alumno operario del Instituto Aerotécnico Elvio R. Debernardo Foto: Extraída del sitio Facebook "Suboficiales FAA".

Nació el 1 de setiembre de 1931, en un pueblo que se llama El Trébol, Departamento de San Martin, Provincia de Santa Fe. Ingresó el 03 de febrero de 1948 y egresó el 15 de julio de 1950. Pertenece a la Promoción IX "Escuela de Clases y Especialidades Aeronáutica" Fue el Primer Abanderado del "Instituto Aerotécnico" de la Fábrica Militar de Aviones. 1945-1947.

Trabajó en la construcción de elementos del sistema de comandos del "Pulqui I" y participó en el primer vuelo de prueba en la pista de la Escuela de Paracaidista. Fue Profesor desde el año 1951 a 1973 en actividad asignaturas prácticas en el hangar. Desde 1974 a 1996, Preceptor y Profesor de motores a reacción entre otras a Cuarto Año de Mecánicos de Aeronaves en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea. Destinos: Tandil y Escuela de Suboficiales hasta su retiro, continuando como Profesor/Preceptor. Actualmente vive en Córdoba gozando de excelente salud.

ANÉCDOTAS PARTE I.

APRENDIZ EN EL INSTITUTO AEROTÉCNICO DE LA FÁBRICA MILITAR DE AVIONES

"Cuando ya tenía 10 años, mi padre se enteró de la posibilidad de ingresar como operario de la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba, lo que logró con un haber mensual del doble de lo que estaba ganando y además mejoraba las posibilidades de un mejor futuro para sus hijos razón por la cual pese a lo difícil de la mudanza nos trasladamos a Córdoba el 22 de junio de 1942.

Aquí en la ciudad de Córdoba terminé la escuela primaria en diciembre de 1944, en esa época, superada esta etapa, en general se optaba por iniciar la vida laboral o seguir el secundario para posteriormente ingresar a estudios universitarios, lo que significaba mantener gastos durante años, que, en mi caso, no se disponía en mi familia de tal solvencia económica.

Por esa razón mis padres optaron por hacerme ingresar como aprendiz en la Fábrica Militar de Aviones donde comenzaría con un sueldo, aprendería un oficio y obtendría la seguridad de tener un buen trabajo de por vida esto fue el 09 de marzo de 1945. El curso de aprendiz duraba tres años y desde el primero comenzaba el aprendizaje trabajando, en mi caso en máquinas fresadoras, recibiendo el título de técnico fresador al finalizar el tercer año.

Desde el comienzo la actividad constaba a la mañana de trabajos en el taller y por la tarde, en la misma fábrica, enseñanza teórica principalmente de asignaturas técnicas. Cuando cursaba el primer año obtuve el mejor promedio siendo por ese motivo nombrado como primer abanderado de la Fábrica Militar de Aviones, incrementándose una categoría más en el sueldo, entonces mis compañeros de primer año que pasaban a segundo año empezaban a ganar de $45 a $50 y yo de $50, por ser Abanderado pasé a ganar $75, un muy apreciado incremento del sueldo.

[54] DEBERNARDO, Elvio R. S.M. (R). Transcripto de entrevista personal día 24-diciembre-2023 vía S.M. Rodolfo GÓMEZ.

A mitad de segundo año, el 4 de julio de 1946, se realiza el primer vuelo del prototipo del avión I.Ae.24 Calquín, (Águila Real en lengua mapuche) y allí fue que me designaron junto a un operario para concurrir a Buenos Aires y entregarle al Presidente el General Juan Domingo Perón un Libro Histórico y una maqueta del avión I.Ae.24 Calquín, de reciente fabricación y exitoso vuelo de pruebas. El presidente nos agradeció tal presente y posteriormente, en breves palabras pidió que hiciéramos llegar sus saludos y reconocimiento a todo el personal de la Fábrica luego dirigiéndose al Secretario de Aeronáutica Brigadier Bartolomé De la Colina le dijo: "A este aprendiz cuando termine el curso le otorgan una beca para continuar sus estudios en Estados Unidos de Norte América".

Primer Vuelo del "Pulqui I"

Estando ya cursando el tercer año en 1947, el jefe de taller me asignó para colaborar con el operario especializado en el maquinado del larguero principal del ala del avión "Pulqui Uno". Fue un trabajo muy especial y complejo que no admitía equivocaciones y todos los días venían ingenieros para verificar la correcta maquinación del mismo ya que se exigía mucha precisión. Finalizada la elaboración del larguero el jefe me asignó trabajar en una de las máquinas nuevas y prácticamente finalizó mi periodo de aprendiz y comencé a realizar trabajos de importancia sin supervisión.

En el mes de julio era tal el apuro de finalizar la construcción del "Pulqui Uno" que hasta yo que tenía quince años (con autorización firmada de mi padre) tuve que trabajar el día patrio para adelantar el maquinado de elementos del sistema de comandos que se requerían con urgencia para finalizar el montaje final del avión.

El armado del "Pulqui" se realizaba en el hangar sur de la fábrica y a puertas cerradas donde solo podían entrar personas autorizadas. Esto debió hacerse debido a la curiosidad que había despertado en todo el personal de la fábrica por tratarse de un proyecto de avanzada tecnología ya que no habíamos visto nunca a un avión sin hélices, tampoco habíamos escuchado el funcionamiento de un motor a reacción. Finalizado el armado total del avión me enteré que el vuelo de pruebas se iba a realizar en la pista de lanzamientos de la "Escuela de Paracaidistas" por tener mayor longitud que la de la Fábrica y esto posibilitaría en caso de necesidad, abortar el decolaje sin problemas.

No me costó mucho enterarme cuando y como llegar al lugar de donde estaría el punto de partida del vuelo, así es que me fui en bicicleta y por las vías del ferrocarril que va a Localidad de La Calera llegué a ubicarme en el grupo reducido de personas que estábamos al lado mismo del avión. Lo que recuerdo es que el piloto de pruebas fue el Capitán Edmundo Weiss, que decoló sin problemas trepando en forma normal, esto fue el 09 de agosto de 1947, efectuando una serie de maniobras que finalizaron con un pasaje a baja altura llamando en ese momento mi atención que el tren de aterrizaje se mantuvo siempre extendido. Al aterrizar y abrir la cabina manifestó que el vuelo fue un éxito y que el avión

era una maravilla. Hubo aplausos, abrazos y muchas felicitaciones….

El Porqué de la Baja Como Operario

El incumplimiento de la promesa de una beca para continuar los estudios en Estados Unidos de Norte América ordenada por el Presidente de la Nación, pese a los reiterados reclamos hechos personalmente al director de la Fábrica, Brigadier Juan I. San Martin, y comparando la situación como operario especializado de la fábrica con la de Suboficial mecánico de aviones de la Fuerza Aérea, me hizo pensar seriamente en ambas posibilidades futuras.

Los estudios de Aprendiz en el "Instituto Aerotécnico", duraban 3 años, terminado el 3er año, me habían aumentado el sueldo a $90 y hablando con mi jefe me dijo que él tenía quince años de servicio y ganaba cuatrocientos pesos por mes y yo le dije que si yo ingresaba a la Escuela de Especialidades en dos años y medio egresaba como Cabo Mayor, mecánico de aviones, que era mi vocación y que podría ganar cuatrocientos cincuenta pesos y además tener un mejor futuro que en la fábrica. No lo dudé rendí examen de ingreso a la Escuela y cuando recibí la nota de incorporación le informé a mi jefe que iba a solicitar la baja. Me contestó seriamente que él no estaba de acuerdo en firmarme la baja porque yo era una persona útil formada en la fábrica y que además no iba aguantar el régimen militar. Pasaron los días y el sábado 31 de enero de 1948 habiendo devuelto todos los cargos dejé sobre su escritorio mi solicitud de baja firmada.

El día martes 03 de febrero de 1948 a las ocho de la mañana ya estaba sentado en el suelo de la Plaza de armas de la "Escuela de Clases y Especialidades Aeronáuticas" como flamante aspirante.

Anécdotas Parte II

Ingreso a la Escuela de Clases y Especialidades Aeronáuticas



Elvio Ramón Debernardo, con el uniforme de Aspirante de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica.
Foto: Sitio "Suboficiales F.A.A." Facebook.

Le comenté a mi jefe del "Instituto Aerotécnico" de la Fábrica Militar de Aviones que quería irme de baja para ingresar a la Escuela de Suboficiales y me dijo… El Jefe le responde, -a vos no te voy a firmar la baja, porque acá en 3 años has logrado un nivel importante y sos una persona muy útil para la Fabrica y allá en la "Escuela de Clases y Especialidades Aeronáutica" no vas a aguantar, son todos locos, te van a tener volando y en 15 días te tenemos de nuevo aquí en la fábrica. Esas palabras me sirvieron de incentivo para no pedir la baja, porque la verdad que tenía mucha razón mi jefe, eran unas mangas de locos Jajajaja!, que nos tenían a dos metros de altura todo el día, no nos dejaban tranquilos ni cuando dormíamos, pero de todas maneras, me equivoque, porque el día 31 de enero de año 1948, fecha que había terminado los estudios de aprendiz, de ser operario, le deje a mi jefe en el escritorio, la solicitud de baja del "Instituto Aerotécnico" firmada, entregue todos mis cargos personales y el día 3 de febrero a las 8 de la mañana de 1948, estaba sentadito junto a otros 1200 ciudadanos en la Plaza de Armas, arrepentido de haberme ido de

la Fábrica, pero con la firme voluntad de hacer los 2 años y medios y demostrarle a mi jefe que lograría terminarlo.

Pasaron volando los años de Aspirante, a dos metros del suelo, saltando de la 3ra cama cuando ordenaban diana y así fue. Hicimos el ciclo básico en la "Escuela de Paracaidistas", dormíamos allí, pero en unos ómnibus de la famosa marca Brill, procedencia norteamericana, que después con el tiempo esos micros la Escuela de Suboficiales fueron adquiriendo otras marcas, como Mercedes Benz, pero los aspirantes de todas las siguientes promociones de boca en boca les seguían llamando Brill. Todas las mañanas, nos trasladaban en micro desde la "Escuela de Paracaidistas" a la Escuela de Especialidades que se estaban construyendo, a realizar clases teóricas y a la tarde al campo de instrucción, nos llevaban de vuelta al comedor de la "Escuela de Paracaidistas", almorzábamos y después al campo de instrucción otra vez, así nos fueron formando, muy agradecido por esa formación que me dieron porque me hicieron hombre antes de tiempo, cuando estaba en la fábrica era un pibe, pero allí en la "Escuela de Especialidades" se me había acabado la "ganga" (una forma de expresar "la vida fácil") y empecé a valorar más los días que tenía libres, respetar y valorar a mi hogar, mi familia.

Nosotros cursábamos divididos en ciclos de 6 meses, ciclo básico, 1, 2, 3 y 4 ciclo, total dos años y medio. *Egresé el 15 de julio de 1950, como Mecánico de Aviación, con uno de los mejores promedios, 5° promedio en la especialidad y 13° en la promoción, nos dieron un barniz de conocimiento del avión "Gloster Meteor" y en el mes de agosto de ese mismo año, 1950, ya tenía dos aviones Gloster Meteor F.M.K. IV a cargo, porque escaseaban los mecánicos"* [55]



El joven Aprendiz Técnico Elvio Ramón Debernardo, primer abanderado del Instituto Aerotécnico, recibe las felicitaciones y la entrega de la bandera nacional por parte del Brigadier Don Bartolomé de la Colina, Secretario de Aeronáutica. Foto: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."

[55] DEBERNARDO, Elvio R. S.M. (R). "Suboficiales FAA" Facebook. Testimonio Personal. Extraído el 26 de diciembre de 2023 de https://www.facebook.com/SuboficialesFAA.



Operarios del Instituto Aerotécnico colaboran en el traslado del avión "Pulqui I" hacia el lugar desde donde realizaría su primer vuelo: la pista de la Escuela de Paracaidistas. Entre los espectadores de ese momento histórico se encontraba el joven Elvio Debernardo. Foto: Archivo del Autor.

Huelga de Hambre e Insubordinación

S.M.(R) Eduardo Federico Frankerberger. Promoción XVII – 1956.

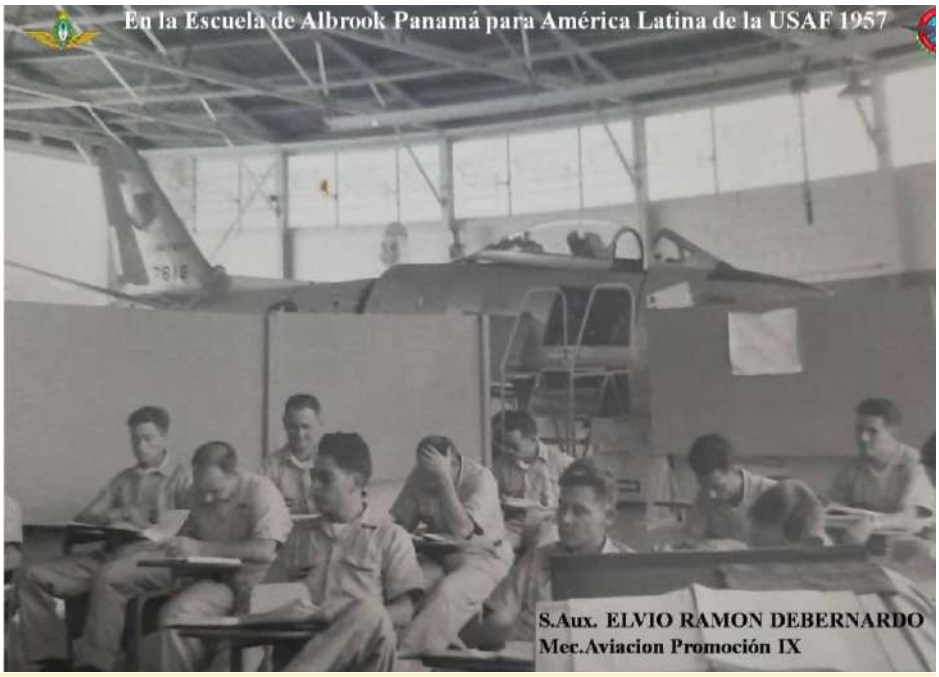
"El folleto de ingreso a primer año decía que egresábamos de Cabo Primero con tres años. Mi compañero Soria tenía en su casa de Córdoba ese folleto. Hubo una reunión en dónde nos dijeron que íbamos a egresar de Cabo con tres años, a través de un Brigadier. Entonces decidimos hacer una huelga de hambre. Soria, mi compañero, le dijo al Brigadier que en la casa tenía el folleto en dónde decía que se egresaba como Cabo Primero y tres años de estudios. ¡Vaya y búsquelo! Le dijo el Brigadier. Soria acató la orden, se vistió y partió en búsqueda del folleto.

Mientras tanto, esperábamos junto al Brigadier, todos calladitos. Llegó Soria, le entregó el folleto y éste nos dijo: Perfecto, ustedes van a hacer tres años para egresar como Cabos Primeros, pero van a hacer un año de más en castigo, por la huelga de hambre, la insubordinación y el planteo.

Fuimos los únicos en realizar cuatro años en la Escuela. En julio, nos llamaron y nos avisan que el Presidente Frondizi había decidido adquirir aviones F-86 "Sabre", y que los ocho más antiguos de la promoción de electrónica, iríamos a Panamá a realizar los cursos correspondientes.

Yo era el primero en orden de egreso en la promoción de la Escuela de Suboficiales. Fue así que viajamos en un Douglas DC-4 de la USAF con escalas en Brasil y en Trinidad y Tobago, todo pago por los norteamericanos, hasta llegar a Panamá. Éramos como 47

Suboficiales, la mayoría provenientes de Morón, asiento de los Gloster Meteor."[56]



Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina realizando cursos de sistemas del avión F-86 "Sabre" adquiridos durante el gobierno del Presidente Frondizi. Base Escuela Albrook USAF para américa latina. 1957. Foto: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."



Suboficiales Argentinos en un momento de descanso junto a un F-86 "Sabre". Albrook Air Station Panamá. Foto: S.M. (R) Luis Etchart.



Emblema perteneciente al Comando Sur de las Fuerza Aéreas de los Estados Unidos. Imagen: Wikipedia.

[56] FRANKENBERGER, Eduardo F. S.M. (R). Testimonio oral vía S.M. (R.) Rodolfo Gómez. 24-Dic-2023.

ACERCA DE LA ESTACIÓN AÉREA ALBROOK (PANAMÁ)[57].

La Academia Interamericana de las Fuerzas Aéreas (IAAFA) fue fundada el 15 de marzo de 1943 a solicitud del General Fernando Melgar, Ministro del Aire de Perú. La Academia impartió adiestramiento a 11 estudiantes peruanos en la Estación Aérea Albrook, Zona del Canal de Panamá, lo que marcó el inicio del primer adiestramiento aeronáutico en América Latina.

En las décadas de los cuarentas y cincuentas, la Academia se expandió y evolucionó para dar respuesta a los posibles conflictos en el hemisferio Occidental y en el mundo en general. Su matrícula aumentó a casi 400 estudiantes por año.

En 1952, el Comandante instituyó el plan estructural que rige actualmente en la IAAFA, con énfasis en el adiestramiento "práctico", estableció cursos de capacitación para oficiales, y una "Sección Estudiantil" a cargo del entrenamiento deportivo y militar, además de familiarizar a los estudiantes con las costumbres estadounidenses. En respuesta al énfasis de Estados Unidos en América Latina, el nombre de la Academia cambió de "Escuela Aérea para Centro y Sur América" a "Escuela de la Fuerza Aérea para América Latina" hasta que finalmente en 1966 pasó a llamarse "Academia Interamericana de las Fuerzas Aéreas".

Emblema del IAAFA (Academia Interamericana de Fuerza Aéreas). Instituto militar basado en la Base Conjunta San Antonio – Lackland, Texas.
Imagen: Wikipedia.

El 30 de septiembre de 1989, IAAFA cerró sus puertas en la Estación Aérea Albrook, Panamá, y fue trasladada a la Base Aérea Homestead, Florida, reabriendo sus puertas cien días más tarde, el 9 de enero de 1990. El 23 de septiembre de 1992, después de la casi destrucción total ocasionada por el Huracán Andrés; IAAFA fue trasladada a la Base Aérea Conjunta San Antonio, Texas.

Abriendo una vez más sus puertas 100 días más tarde, el 11 de enero de 1993. En la actualidad, un promedio de 800 estudiantes anuales egresa de la Academia, un paso significativo de los 11 estudiantes de hace 71 años.

S.M. (R) EDUARDO FEDERICO FRANKERBERGER. MECÁNICO RADIOTELEGRAFISTA. PROMOCIÓN XVII. 1956.



El Aspirante Eduardo Federico Frankerberger con su uniforme. Foto: Sitio de Facebook "Suboficiales F.A.A."

Nació el 16 de diciembre de 1936, en Capital Federal, Buenos Aires. A sus 3 años de edad, partió con sus abuelos a Alemania en 1939 cuando recién comenzaba la II Guerra Mundial, transcurriendo todos esos duros años en medio de todo ese conflicto mundial.

Allí en Alemania curso sus estudios primarios hasta 6º grado. Vivió también en Sofía capital de la ciudad Balcánica de Bulgaria lugar al cuál había sido trasladado su abuelo. Después de finalizar la II Guerra Mundial, su abuelo lo embarcó rumbo a la República Argentina para reencontrase con sus padres. Con sólo once años partió desde Hamburgo, una importante ciudad portuaria en el norte de Alemania que está conectada con el mar del Norte por el río Elba.

Hizo una escala en Lisboa, Portugal, aprovechando la oportunidad para conocer la ciudad portuaria y embarcar nuevamente en el barco para seguir rumbo a Argentina. Mientras cruzaba el océano Atlántico recibía sus doce

[57] Curso de Capitación Profesional Militar para Suboficiales (IALS). Base Aérea Conjunta San Antonio, Lackland, Texas. Estados Unidos. Guía de información para Estudiantes IALS. https://www.37trw.af.mil/Portals/57/Documents/GuiadeinformacionparaEstudiantesIALS.pdf

años de edad. Su abuelo le había dado 10 pesos argentinos y con ese dinero festejó su cumpleaños en el bar del barco, prosiguiendo viaje a su próxima escala en Brasil, donde no descendió, sino que permaneció en su camarote esperando que parta de nuevo a su destino final: la Argentina.

El viaje duró aproximadamente dos semanas, arribando al puerto de Buenos Aires y siendo el "Hotel de los Inmigrantes", lugar en donde lo esperaba su madre. Lo anecdótico fue que eran como siete menores en fila con sus mamás en frente a ellos y el no reconocía a su madre, debido que se había ido de muy pequeño y no recordaba el rostro de la suya. En la fila, se encontraba una señora con un bebé en brazos y ella le sonrió, allí se dio cuenta que era su mamá. Una alegría inmensa fue ese reencuentro.

Un tío lo había ido a esperar allí en el puerto y lo trasladó junto con su mama rumbo a la ciudad de Monte Grande. Ese día de su llegada se había iniciado una tormenta fuerte con rayos y truenos y él se escondía debajo de la lona de la "chata" porque pensaba que estaban bombardeando allí también. Eran las secuelas que le habían quedado de la II Guerra Mundial, hasta que su madre le comentó que no temiera, que eran las tormentas típicas de aquí de Argentina, ya que en Alemania no se producían dichos efectos meteorológicos.

Estando ya en Buenos Aires, ingresa a la escuela primaria y lo hace desde cuarto grado, hasta finalizar la misma. Una vez completo este ciclo, se traslada a la Ciudad de Salta junto a sus padres, radicándose allí.

Ingreso a la Escuela de Mecánica de Aeronáutica

En el año 1951, al cumplir 15 años de edad, se presentó en la "Escuela de Mecánica de Aeronáutica", provincia de Córdoba, para ingresar en la carrera de Suboficial de la Fuerza Aérea Argentina, no pudiendo hacerlo debido a que no alcanzaba el mínimo peso corporal requerido. Estaba muy delgado.

Después de pasar dos años, se presenta otra vez, aprobando todos los requisitos que solicitaba la fuerza en ese momento. Ingreso a la Escuela de "Mecánica de Aeronáutica" en el mes de febrero de 1953. Allí adquirió la Especialidad de "Mecánico de Radio", realizando cuatro años; tres años de Aspirante y el último como Cabo Primero en comisión.

Se alojaban en el Casino de Suboficiales y continuaban estudiando en el Pabellón de Estudio. Fue designado como Escolta izquierdo desde junio de 1954 hasta junio de 1955, teniendo siempre salidas extraordinarias los viernes hasta el domingo.

Sucesos de la Revolución de 1955. Testimonio del S.M.(R) Eduardo Federico Frankenberger.

> *"Durante la Revolución Libertadora de 1955, venían desde el IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) todos los obreros civiles marchando hacia nuestra Escuela. Los detuvimos a todos y los cercamos en la Plaza de Armas custodiándolos con cuatro (4) ametralladoras (estos Obreros apoyaban a Perón), así los retuvimos todo el día y después los liberamos. En la Escuela estábamos solo los aspirantes cuando sucedieron estos hechos, porque en el inicio de la Revolución, los oficiales y los suboficiales, se habían marchado, abandonando la Escuela por temor a represalias contra ellos por tener los ideales peronistas.*

En eso días, realizó un sobrevuelo un avión Avro 694 "Lincoln", Bombardero pesado, procedente desde Villa Mercedes, San Luis. Bombardearon la pista que estaba en frente de la Escuela de Suboficiales, se movía todo como temblor. Pasó dos veces y lo perseguía un caza interceptor Gloster Meteor F-4, cuyo Piloto era el heroico Teniente Morandini[58].

El entonces Ministro de Aeronáutica Brigadier San Martín, había realizado una visita a la Guarnición Aérea y ordenado el retiro del combustible que utilizaba el Gloster. Entonces este Teniente, (Morandini) le hizo colocar Kerosene y salir a atacar al Avro "Lincoln".

El Gloster "Meteor" provenía de Morón. Este se encontraba ametrallándole y se perdieron hacia las sierras y el Avro 694 "Lincoln" terminó derribado. Después de este suceso, recorríamos con un Jeep todo el perímetro de la Escuela. Este Jeep, tenía instalado una ametralladora tritubo de 20 mm antiaérea, esperando más ataques de los aviones.

Los Aspirantes de IIIer. Año éramos los dueños de la Escuela de Suboficiales. Lo primero de lo que nos hicimos cargo fue de las Salas de Armas. Todo era un descontrol los primeros días, lo raro que todos los oficiales y suboficiales (Instructores y subinstructores de las compañías de nuestra Escuela), desaparecieron de la Escuela, suponemos que esperaban una cuestión de perdón, porque iban a tomar represalias contra ellos.

La cuestión que ganamos el inicio de la Revolución Libertadora. En esa Revolución todavía no había IV Año, pero después de esta Revolución nos agregaron un año más. A los suboficiales que eran peronistas, los metieron dentro de un camión frigorífico. El único que estaba a favor de la Revolución era el Suboficial Ángel Benito Brizuela que fue cofundador del Círculo y falleció hace poco. Él tenía un hermano en Cadena 3 de Córdoba. Fue bastante horrible lo que pasó, después ellos volvieron, si nos ubicamos en esas épocas los suboficiales que tenían esos ideales tuvieron que pasar por eso.

En esos días me acuerdo que apareció el Capitán Vera, mientras estábamos de guardia nosotros los Aspirantes frente a la Escuela de Aviación. Este Capitán tomó prisionero al Director de la Escuela de Aviación. Hubo disparos desde donde estaba el Director y de este lado respondían los disparos también.

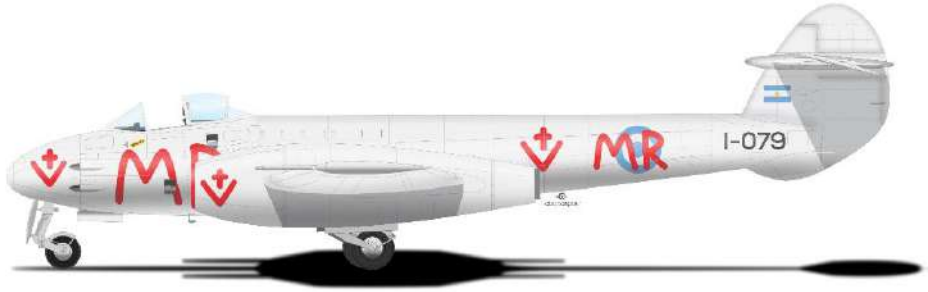
En esa noche un compañero mío, gritó: "¡Alto quien vive!", disparó sobre el bulto y al día siguiente nos enteramos que habían matado un caballo. Me acuerdo en una oportunidad que fuimos al IAME y

[58] El aeródromo de Rio Cuarto, al sur de Córdoba, sirvió de base operativa para una sección de tres Gloster "Leales", que fueron atacados en tierra por un solitario Avro "Lincoln" BMk. II. A su vez estos reactores luego de despegar, ejecutan un ataque sobre el aeropuerto de Pajas Blancas dejando fuera de servicio a tres bombarderos Lincoln. Para aumentar la confusa situación, durante la jornada del 18 de septiembre dos Gloster procedentes de la FMA (Fábrica Militar de Aviones) interceptaron en vuelo a una formación de Avro Lincoln "Leales". El bando "rebelde" sufre una baja, el día 19 de septiembre cuando el Meteor I-079 tripulado por el Teniente Morandini se precipitó a tierra por problemas en su planta motriz alimentada con combustible inapropiado". Extraído de: "Gloster Meteor F.4 en Argentina". Atilio Marino. 1° Edición. Año 1998.

tomamos un "Rastrojero" (vehículo con fines de carga, construidos en el IAME) que estaba estacionado para la entrega.

Lo trajimos a la Escuela y con ese vehículo recorríamos toda la ciudad, para ver cómo estaba todo, nadie nos detuvo ni preguntaron nada. En este recorrido, observamos que la comisaria que estaba frente a la Plaza San Martín fue totalmente baleada, debido a que no se querían entregar, recibiendo disparos por parte de efectivos del Ejército o de nuestra Fuerza Aérea.

Todo esto fue casi una semana y después se normalizó todo. No fuimos castigados por todo eso, siendo que nos habían dejado a todos los aspirantes solos."



En horas de la tarde del 19 de setiembre de 1955, mientras se aprestaba a aterrizar de emergencia por la cabecera norte de la Fábrica Militar de Aviones, Córdoba, debido a fuego en un motor, se estrella el caza bombardero Gloster Meteor F.Mk. IV matrícula I-079 falleciendo su piloto, Teniente Alberto Luis MORANDINI de la Promoción XVII de EAM egresado el 10 de diciembre de 1951.

Imagen: aldocampos®



Gentileza: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."



Los cielos cordobeses fueron testigos de cruentos combates aéreos entre "Leales" y "Rebeldes" durante los sucesos revolucionarios de septiembre de 1955. Lamentablemente, se dieron entre efectivos de la Fuerza Aérea Argentina. En la imagen, combates simulados entre cazas Gloster "Meteor" y bombarderos Avro "Lincoln".
Autor: Exequiel Martínez. https://exequielmartinez.com.ar/fuerza-aerea-argentina/faa-aviones/ataque-a-los-lincoln/

EGRESO

Frankenberger egresó como Cabo Primero en diciembre de 1956 integrando la Promoción XVII. Esta promoción fue la única que egresó con el grado de Cabo Primero.

Durante su Cuarto Año "adicional" en junio de 1957, fue designado junto a siete compañeros más, por obtener los puntajes más altos de antigüedad para concurrir a la "Escuela de las Américas" en Panamá, con la misión de realizar el curso Técnico del avión caza bombardero F86F "Sabre". Allí cobraban 24 dólares por mes.

Su primer destino fue la IV Brigada Aérea equipada con los nuevos Caza Bombardero F86F "Sabre". En 1970, fue comisionado a Inglaterra a los fines de realizar el adiestramiento técnico en los bombarderos BMK-62 "Canberra", adquiridos para la Fuerza Aérea Argentina. A raíz de este acontecimiento fue destinado por el período de cuatro años en la II Brigada Aérea, Grupo Técnico 2, con asiento en Paraná, Entre Ríos. En 1974, con el grado de Suboficial Principal integró la Dotación VI – Invernada 1974-1975 en la Base Aérea Militar "Vicecomodoro Marambio", en la Antártida Argentina. Su último destino fue en la IV Brigada Aérea del "Plumerillo", Mendoza, pasando a situación de Retiro allí mismo en el año 1985. Actualmente vive en la Provincia de Mendoza con su esposa a sus 84 años de edad.

Aspirantes en Combate

El año 1955 estuvo marcado por sucesos de luchas entre argentinos: "Leales" (al gobierno Peronista) y los "Rebeldes" (quienes estaban en las antípodas del gobierno de Perón). El 16 de junio de ese año, aviones de la Aviación Naval bombardearon la casa Rosada, Plaza de Mayo y alrededores, con la intención de matar al Presidente Perón, fallando en su intento, pero ocasionando graves daños materiales y dejando un total 308 muertos identificados, otros NN y 1.200 heridos.

La Fuerza Aérea no estuvo ajena a estos acontecimientos. La caza interceptora equipada con Gloster Meteor a reacción y con asiento en la VII Brigada Aérea de Morón, tomó partido en repeler el ataque de los aviones navales para luego, plegarse al bando "Rebelde". Estos últimos, los aviones (Gloster) y sus pilotos tuvieron que dirigirse a la República Oriental del Uruguay (aeropuerto de Carrasco) como consecuencia del fracaso del intento de matar a Perón, y permanecieron asilados en el vecino país hasta el derrocamiento del gobierno peronista ocurrido en septiembre del 55 por la llamada "Revolución Libertadora". Sin embargo, los cazas Gloster fueron repatriados.



Caza Interceptor Gloster "Meteor" I-094 en el aeropuerto de Carrasco, Rep. Oriental del Uruguay, luego de participar en los sucesos del 16 de junio de 1955. Se observan a Suboficiales de la FAA realizando diversas tareas de mantenimiento en el citado avión. Foto: www.airhistory.net

Los sucesos de junio dejaron encendida la mecha "Revolucionaria".

Finalmente, el 16 de septiembre de 1955, las Fuerzas Armadas iniciaron en Córdoba un movimiento destinado a derrocar a Perón, con la complacencia de un amplio espectro de partidos que iban desde el más tradicional conservadurismo hasta el Socialista. Parecía que la vieja Unión Democrática revalidaba sus títulos y pretensiones.

A la cabeza de la revuelta se hallaba el general Eduardo Lonardi, quien a las cero horas del 16 dio la luz verde a los insurrectos. El primer objetivo, la toma de la Escuela de Infantería de Córdoba, se logró tras una dura lucha de casi ocho horas de combate. Para las primeras horas de la tarde, los insurrectos controlaban varias radioemisoras y comenzaban a difundir por el país proclamas golpistas.

Este fue el comienzo de una serie de combates entre "Leales" y "Rebeldes" con activa participación de la aeronáutica militar. Hemos compartido el

testimonio de uno de los suboficiales testigos de esos hechos desde su condición de aspirante: el S.M. (R) Eduardo Frankenberger.

Otro protagonista fue el entonces aspirante de II año Omar Juan Antonio Aimaretti, especialidad Motorista. Promoción XVI - 1955.

Su relato:

> *"En 1955, cuando cursaba II año estaba en la 6ta. Compañía que era la misma que estuve en I Año pero que era la 1ra, habían cambiado las numeraciones y la 1ra. pasó a ser la 6ta. y ésta, la 1ra. Recuerdo que el 16 de septiembre estábamos durmiendo y de repente cerca de las 02:00 hs. se prenden las luces y sin pitos ni gritos el Jefe de Compañía que era un Capitán que no recuerdo el nombre nos dice: Aspirantes, vístanse rápidamente y pasen por la Sala de Armas a retirar sus fusiles.*
>
> *Tanta amabilidad nos sorprendió a todos. En ese momento escuchamos como que tronaba hacia el lado del Barrio Aeronáutico que está frente a la Escuela de Aviación. Pensé que había tormenta, pero cuando salimos afuera por el frente que daba a donde hoy están las nuevas Compañías, vi que estaba despejado y pensé que había algo raro, más de todo porque no había gritos ni corridas y hasta escuché la frase "por favor".*
>
> *Empezamos a comentar entre nosotros y alguien dijo: "son cañones". Efectivamente, era la Escuela de Artillería que había emplazado sus cañones detrás del Barrio y cañoneaba al Regimiento de Infantería 13: había empezado lo que se llamó "Revolución Libertadora" contra la Presidencia de Perón.*
>
> *La Escuela de Artillería de Ejército, como las Escuelas de Aviación y de Suboficiales eran rebeldes, o sea contra el gobierno, mientras el Regimiento 13 de Infantería y creo que la Escuela de Paracaidistas de Ejército eran leales. Según me comentaron, un grupo al mando del 1er. Ten. Vera fue a la casa del Director y lo tomó prisionero, pero yo no lo puedo asegurar.*
>
> *Tanto los Cadetes como los Aspirantes nos vimos involucrados en varios enfrentamientos. Según un parte de guerra dice que el mismo día 16 en un enfrentamiento en Barrio Pueyrredón contra la Policía perdieron la vida los Aspirantes de II Año Oscar Víctor Santucho y de I Año Julio Gerónimo Valverde. Sobre la muerte del Aspirante de III Año Juan Luna me comentaron que estaba un grupo de Aspirantes aún de noche dando apoyo a la Artillería con un cañón antiaéreo tritubo de 20 mm. y que lo mandaron a hacer algo a otro lugar y cuando regresaba un Aspirante que no se sabe quién fue le disparó y lo mató.*
>
> *Me relató un Aspirante que estaba allí que después del disparo gritó: "¡Soy Luna!".*
>
> *El día 18 en el Aeropuerto Pajas Blancas hubo un enfrentamiento con tropas que venían del norte y en esa acción perdió la vida el Cadete de Preparatoria Ernesto Chávez y en su honor le colocaron su nombre al apeadero del ferrocarril que está cerca de la entrada de la Escuela de Aviación.*

En lo que respecta a mi persona, una noche me ordenaron que usara un Jeep Willys y con dos Aspirantes de I Año fuera a la Penitenciaría a buscar a un Capitán. Cuando íbamos por la Cañada a bastante velocidad, al cruzar la Avenida Colón nos empezaron a disparar y a lo único que atiné fue a acelerar más. Lógicamente no tengo idea de quienes nos disparaban y el por qué.

La cuestión es que llegamos y mientras esperábamos que llegara el Capitán revisamos el Jeep y tenía tres impactos de bala, por suerte ninguna nos dio a nosotros porque el vehículo era descubierto.

En otra oportunidad estábamos apostados en lo que había sido la Escuela de Especialidades y había un camión canadiense que tenía en la caja un afuste con una ametralladora Madsen 12,70 y en la abertura circular que tenía en el techo del lado del acompañante una ametralladora Lewis 7,65, además también estaba el cañón antiaéreo tritubo de 20 mm., un acopladito Bantam con los tambores cargadores del cañón y un Rastrojero naftero.

Un 1er. Teniente que estaba a cargo me dijo que vaya a la Escuela a cargarle nafta, lo hago y cuando regreso veo un trajín bárbaro: habían enganchado el bantam al camión y el 1er Teniente me dice que enganche el cañón al Rastrojero. Voy detrás del mismo y observo que no tiene gancho de remolque. Se lo menciono al 1er.Teniente y me dice "no sé cómo, pero hágalo rápido porque nos van a atacar", cuando me dijo eso empiezo a buscar con que atar el cañón y veo en la caja una cadena, le digo a uno que estaba allí que me ayudara. Agarramos el cañón por la lanza y la apoyamos sobre el paragolpes, no sé cómo hice, pero la cuestión es que como sería mi desesperación que lo até y hasta le hice nudos a la cadena que dicho sea de paso era bastante gruesa.

Cuando estuvo todo listo salimos rumbo a la Escuela. El camión con el bantam y Aspirantes y soldados en la caja adelante y yo con el 1er.Ten. en el Rastrojero con el cañón, pero cuando pasábamos frente a la cabecera de la pista de la Escuela de Aviación nos empezaron a tirar con todo, yo estaba por bajarme y apareció un Alférez no sé de dónde, me apuntó con la pistola y me gritó: "¡Si abandona el cañón lo mato!", me hice chiquito y me quedé adentro, desde ahí fue que vi como caía el Soldado Primitivo Cruz con un balazo en la frente dentro de la caja del camión. De pronto veo que arranca el camión y muchos que se bajaron. Subieron al Rastrojero dos Aspirantes de III Año dentro de la cabina y salí tras el camión. Llegamos a la entrada de la Fábrica y allí nos enteramos que los que nos habían tirado eran Cadetes y Soldados de la Escuela de Aviación que creyeron que los que venían eran enemigos. No recuerdo bien si fue el mismo 16 o después.

Estaba en la Escuela cuando veo venir por sobre la pista de la Fábrica un Avro "Lincoln" con la compuerta de bombas abierta. Pasó tan bajo y casi arriba mío que se podían ver claramente las bombas. Después de un rato aterrizó en la Fábrica y me enteré que venía a bombardear esa pista porque allí había unos Gloster y Fiat y querían destruirla para que no la pudieran utilizar.

Aparentemente la tripulación se arrepintió y dicen que tiraron las bombas en el Lago San Roque.

Así que llegó el día 23 en que todo terminó y nosotros continuamos con lo nuestro sin tener conocimiento de lo que sucedía políticamente. Lo último que me queda por decir es que en una edición de esos días del diario La Voz del Interior, salió una foto en la que hay un grupo de Aspirantes sobre un Jeep y en la que estoy parado. Esa foto fue tomada en la esquina de Colón y Gral. Paz sobre Colón frente al Correo."

S.M. (R) Omar Aimaretti. Testimonio extraído del Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A.".



Aspirantes de Aeronáutica en combate durante los sucesos de septiembre de 1955. En la fotografía, los eventos relatados por Omar Aimaretti (señalado con una flecha). Foto: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."



Tanto en el cielo como en tierra, Córdoba fue testigo de batallas. La "Revolución Libertadora" comenzó en la provincia mediterránea. Los aspirantes de Aeronáutica supieron armarse de valor y entrar en un combate para el cual no estaban preparados. En la fotografía, recorriendo el centro de la Ciudad Capital. Foto: Sitio Córdoba de Antaño.

LOS CAÍDOS

Los sucesos revolucionarios de septiembre de 1955 dejaron un saldo de tres (03) aspirantes fallecidos. Ellos fueron:

Aspirante de Ier Año Julio Gerónimo VALVERDE (Contaduría) Promoción XVIII. Ingreso año 1955.

Aspirante de 2do Año Oscar Víctor SANTUCHO (Seguridad y Defensa). Promoción XVII. Ingreso año 1954. El Pabellón de Estudios de la Escuela de Suboficiales ostenta su nombre.

Aspirante de 3er Año Juan Carlos LUNA (Comunicaciones). Promoción XVI. Ingreso en el año 1953.



Fotos: Gentileza Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."

CESAN LOS COMBATES

El 20 de septiembre de 1955 el General Eduardo Lonardi se autoproclama desde Córdoba «Presidente Provisional de la Nación», disponiendo como sede del nuevo gobierno a la provincia de Córdoba, hasta su traslado a la Capital Federal. El 23 de septiembre de 1955 se hizo cargo de la suma del poder público, proclamando el fin de las acciones bélicas.

Apenas dos días después, se produce el egreso de Aspirantes de la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica. Así lo recuerda el S.M. (R) Omar AIMATETTI:

> *"En mi época eran 3 años, 4to año vino después, creo que 4to eran "Cabos en Comisión" o sea que en lugar de cobrar el sueldo de Aspirante cobraban el de Cabo. Escalafón General y Motoristas 2 años, egresando como cabos y Escalafón Técnico 3 años egresando como C.1º o sea que le sacaron un año de ventaja a los de la misma camada.*
>
> *Yo era Motorista. Todos los Motoristas y Escalafón general egresamos con la Promoción XVI. Los Aniversarios de los 25 y 50 años, más todos los otros festejos, los hicimos con la Promoción XVII que fue con la que ingresamos.*
>
> *Nombres y apellidos de los integrantes de la Especialidad Motorista:*

- *Aspirante de II año Omar J.A. Aimaretti.*
- *Aspirante de II año Carlos D. Álvarez.*
- *Aspirante de II año Guerino E. Boschi.*
- *Aspirante de II año Servando P. Campos.*
- *Aspirante de II año Antonio L. Cassani.*
- *Aspirante de II año Oscar A. Cima.*
- *Aspirante de II año Luis A. Martínez.*
- *Aspirante de II año Roque Sánchez.*
- *Aspirante de II año Hugo M. Traetta.*
- *Aspirante de II año Carlos J. Turcutto.*
- *Aspirante de II año Héctor F. Velazco.*
- *Aspirante de II año Ernesto A.E. Wagner.*
- *Aspirante de II año Rovillo Zapani.*

En aquella época la recién creada Escuela de Suboficiales de Aeronáutica, al unirse la Escuela de Mecánica con la de Especialidades Aeronáuticas, fue con la misión de formar Personal Militar funcionando en el local que ocupaba la Escuela de Mecánica Aeronáutica. Fue una fusión en la que había que diferenciar Camada con Promoción. Camada era la de ingreso y Promoción la de egreso.

Por ejemplo, mi Camada ingresó en el 1954 y en el caso de los de Seguridad y Defensa y Motoristas hicimos 2 años y egresamos en 1955 con la Promoción XVI que había ingresado en el 53, mientras que el resto de mi camada egresó en el 1956 y fue la Promoción XVII.

Los que ingresamos en 1954 festejamos los 25 y 50 años más todas las fiestas que se hacían, incluso un viaje de 7 días a Rio de Janeiro a los 40 años porque siempre se festejó el ingreso a la Fuerza Aérea, tal es así que algunos que se habían ido de baja concurrieron a esos eventos. Con respecto a los Abanderados, en 1954 cuando yo ingresé era Dionisio R. Gudiño, en el 1955 fue José M. Locícero y en el 1956 Jorge S. Fabrizzi que es de mi Camada. De los 13 que estamos en la foto, 5 eran de Camada repetida, o sea que ingresaron en el 1953. A saber: Antonio Cassani, Luis Martínez, Hugo Traetta, Ernesto Wagner y Rovillo Zapani.

Nuestro egreso fue el 25 de septiembre de 1955, o sea el día que terminó lo que se llamó Revolución Libertadora, aunque permanecimos hasta diciembre en que se hizo la Fiesta de Egreso. Mi promoción fue la última que egresó como C.1º."

Extraído del Sitio de Facebook "Suboficiales F.A.A."



Aspirantes pertenecientes a la especialidad "Motoristas" entre ellos Omar Aimaretti. Su egreso coincidió con el fin de la "Revolución Libertadora". Foto: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."



"Desfile por la Victoria" Aspirantes pertenecientes a la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica hacen su paso frente a autoridades en ocasión del final de las hostilidades revolucionarias de septiembre de 1955. Foto: Archivo del autor vía S.M. (R) Luis Etchart.



Aspirantes en un momento de relax durante las intensas jornadas de septiembre de 1955. Egresarían el día 25 del mismo mes integrando una Promoción de 285 efectivos. Foto: Archivo del Autor vía S.M.(R) Luis Etchart.



La Escuela de Suboficiales de Aeronáutica en manos de Aspirantes durante los combates de septiembre de 1955. Uno de ellos, Luis E. Etchart, segundo de derecha a izquierda, portando una pistola de dotación Colt 45. Foto: Archivo del Autor vía S.M.(R) Luis Etchart

Testimonio de un "Tropero". Primera Promoción.

Sabido es del ingenio popular argentino para colocar sobrenombres o apodos relacionando al objeto o sujeto en cuestión con otros elementos afines. En el ambiente militar son utilizados para identificar aeronaves, rangos, personas y hasta especialidades. Diríamos que ya son parte de la cultura castrense.

También van mutando de acuerdo a las épocas. En los primeros años de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica, los propios aspirantes catalogaban a sus pares de acuerdo a la especialidad. Así, los mecánicos de avión eran "los grasas" y quienes pertenecían a "Seguridad y Defensa", eran los "Troperos" (en alusión al "arriado" de tropas).

S.M. (R) RAMÓN TOLEDO. PRIMERA PROMOCIÓN DE LA ESPECIALIDAD DE SEGURIDAD Y DEFENSA. PROMOCIÓN VIII ESCUELA DE CLASES Y ESPECIALIDADES DE AERONÁUTICA.

Su testimonio:

"Nací en el año 1931 en la Provincia de Santa Fe. Egresamos con la Promoción VIII juntos con los del Escalafón Técnico. Nos escalafonaron como pertenecientes al Cuerpo Comando, Seguridad y Defensa, BAR 440, 1950. Son 70 años de Infantería, mis borceguíes ya no tienen suela. Mi Promoción es la primera de la especialidad de Seguridad y Defensa (SDF) y EGE (Escalafón General). El Escalafón Técnico, Mecánicos, Radio operador de a bordo, Bombarderos o Apuntadores de los Avro Lincoln, Lancaster, Fotógrafo de avión y otros hacían un ciclo básico de 6 meses en la Escuela de Paracaidistas, en total dos años y medio (2 1/2).

El Escalafón General, Comunicaciones, Artilleros aéreos, Paracaidistas o Subinstructores de Tropa, en camadas de 4 ciclos, o sea dos años de escuela y rápido raje a las unidades, porque no había suboficiales de tropa.

En la Escuela de Paracaidistas ya eran todos de F.A.A., pero el Director era el Mayor Martín Fox del Ejército y había un capitán también verde y el Teniente Primero Pomar (llegó a General).

Ya de retirado fui supervisor en la agencia de seguridad que él tenía. El Abanderado era el Dragoneante Héctor V. Ponza (SDF) (era de la 6a. Compañía. Escalafón Gral., la gloriosa Cía. Mía), escolta izquierdo Bartolomé Solari, (SDF) Los escoltas también eran de Seguridad y Defensa, uno terminó en Paraná no recuerdo su apellido y lamentablemente mi compañero de esa Brigada falleció.

Calificación de los Mecánicos.

Ya había grieta. Nosotros les decíamos "Grasas " y de tanto en tanto escenas de pugilato entre Dragoneantes de mecánicos y Dragoneantes de los troperos (Yo, presente), por bailar a todo el cuerpo después de la cena y en la hora de preparación, autorizaba el Oficial de Servicio.

Inolvidable esta historia. El primer franco fue a los 45 días de incorporados. El tren del Belgrano en Alta Córdoba que salía a las 23 horas. Los Aspirantes que huían, llenaron el tren hasta en los techos para volver a Buenos Aires, ¡te imaginaras lo que nos decían a los que nos quedábamos en el andén ¡Domingo a la noche la mitad de la compañía estaba vacía, había que seguir disfrutando de la milicia, era mi vocación!

El colorado C.P. Lorenzon, muy buena persona y el C.P. Gallo el mejor Subinstructor de tropa. Ellos eran los Subinstructores cuando cursábamos el 3er. Ciclo en la Escuela de Paracaidistas. Nosotros como práctica teníamos a los Aspirantes del Ciclo Básico del Escalafón Técnico.

Eran todos jodidos. El picante era el Alférez Vera (Alias el Conejo), por fortuna estaba en otra compañía, excepto el Teniente Juncadella (caudales) que en 4to. Ciclo me hizo promover a Dragoneante, que era ser un Brigadier en la escuela. Todo el sistema era rígido y estricto. Se hablaba el mismo idioma "Disciplina y Subordinación".

¡La diana a las 05:30 horas con elementos de higiene en la mano, no olvidar la toalla pi pit pit!!!!

Nos daban autoridad, responsabilidades y tareas de conducción con los cursos inferiores, orden cerrado, gimnasia, limpieza mantenimiento de instalaciones etc. y los jefes y encargados nos calificaban. Hacíamos de encargado de compañía y del detall. Nosotros ingresamos cerca de quinientos (500) Aspirantes y egresamos treinta y tres (33). Diecisiete (17) rejuntados de los mecánicos que repetían año y algunos ex Soldados Paracaidistas y otros de la marina. Totalizamos 50 cabos "Troperos".

El Director Comodoro D. Mario Agustín Cayetano Casabury, nos aseguraba buenos y variados alimentos. El menú diario se pegaba en la pared del comedor.

Nos iban a dar de baja sino firmábamos el contrato. De ahí en más el egreso es de cabo en todas especialidades, estando como Director el Comodoro Don Mario A. Cayetano Casabury (QEPD). Egresé siendo menor de edad. Los soldados me querían pelear, porque era un "pendejo" que les daba instrucción y los hacía bailar.

Elevar las oraciones ordenaba después de esta movida, éramos contradictorios con el mando. Mis Destinos EAM. Escuela de Paracaidistas. Un (1) año en el Aeroclub de Oberá, Misiones. Un (1) año en el Escuadrón 14 de Gendarmería, Las Palmas, Chaco. I Brigada Palomar, HAC e INMAE. Primera generación de Cabos de 1950, el orgullo de pertenecer."

Extraído del Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."

Alojamiento Provisorio

De acuerdo a lo expresado por el Suboficial Mayor (R) Ramón Toledo, la Escuela de Paracaidistas sirvió de alojamiento provisorio para los aspirantes ingresados a partir de 1949. Así también lo confirma el testimonio del S.M. (R) Martín Lidoro Guzmán (Mecánico de Aviación), quien ingresó como aspirante en el mes de febrero de 1949 y egresó como Cabo Mayor en diciembre de 1951.

"Al ingresar al primer año de aspirante, los primeros seis meses vivimos en la Escuela de Paracaidistas. Después de allí nos trasladaron a las Compañías nuevas que habían terminado de construir…"

La Escuela de Tropas Aerotransportadas fue trasladada a la Guarnición Aérea Córdoba desde su asiento en la Escuela de Infantería, Campo de Mayo (Buenos Aires) el 8 de junio de 1944.

En forma transitoria, utilizó las instalaciones del Instituto Aerotécnico hasta que, finalmente el 29 de junio la piedra fundamental de la ahora llamada "Escuela de Paracaidistas" fue descubierta por el Ministro Perón en su nuevo emplazamiento.[59]



Publicidad ingreso a la Escuela de Aviación Militar y de Suboficiales de Aeronáutica. Imagen: Revista Nacional de Aeronáutica, 1956.

[59] ARANDA DURAÑONA, Oscar Luis. LA PATRIA ALADA-LA AERONÁUTICA INTEGRAL (1939-1945). Grupo Argentinidad. Buenos Aires 2020. Págs. 263/264.

Período 1955 – 1960

Con la "Revolución Libertadora" en septiembre de 1955, finalizaba a sangre y fuego un período marcado por grandes cambios en el ámbito civil y militar. Desde su creación, el 11 de febrero de 1944, la Escuela de Especialidades de Aeronáutica fue organizándose y adaptando a los tiempos vertiginosos impuestos por los adelantos tecnológicos de la aeronáutica militar.

Esta situación no fue indiferente en la instrucción impartida a los cadetes y aspirantes. La reciente segunda guerra mundial había dejado muchas enseñanzas, quizás, la principal, era del tipo doctrinario. Las Fuerzas Aéreas necesitaban ser independientes, y su personal ser instruidos en centros educativos que brindaran la capacitación que en la faz técnica e intelectual exigía el material aéreo.

La relación entre el piloto y el personal de apoyo técnico (mecánicos y especialistas) despertaba cierto recelo en las demás armas dentro del Ejército (siempre hablando de la aviación militar). No era usual que un oficial le cebara mate al mecánico mientras este preparaba "la montura" con la cuál este surcaría el espacio. La aeronáutica se mostraba como un arma "distinta". Sin embargo, la instrucción en los institutos de formación estaba a cargo de personal militar cuyos orígenes provenían del Ejército y algunos otros de la Armada. Esta forma de "ser" oscilante con mezclas de las otras dos fuerzas hizo que el ciudadano común tildara a la Fuerza Aérea como el "arma más civil" de las tres.



El entonces Ministro de Guerra Coronel Juan D. Perón sentado en el puesto trasero de un avión I.Ae. DL 22 de construcción nacional. En el puesto delantero el 1er Teniente Osvaldo Weiss, piloto de pruebas del Instituto Aerotécnico de Córdoba. Trepados junto a la cabina, dos suboficiales mecánicos asistiendo en el pre vuelo. Año 1944. Foto: Ricardo Burzaco.

Regresando al tema sobre la capacitación, las especialidades dictadas en las escuelas de Especialidades, de Clases, de Mecánica y finalmente de Suboficiales de Aeronáutica tuvieron qué incrementarse y adaptarse de acuerdo a la incorporación de nuevo material aéreo y terrestre, sobre todo a partir de 1947.

Una de las nuevas especialidades sumadas a la Escuela de Mecánica de Aeronáutica y promocionadas desde 1953, fue la de Mecánico de Radar, teniendo en cuenta que los bombarderos pesados Avro "Lincoln" y "Lancaster" de procedencia inglesa poseían este valioso artefacto, como así también toda aeronave con puesto de navegador entre su tripulación.

Pasada la "Revolución"

Escuela de Suboficiales de Aeronáutica

Promoción XVIII 1955-1958

Huelga de Hambre (¡Otra Más!). Anécdota.

Año 1957: "Todo comenzó cuando hicimos un desfile en Buenos Aires y por motivo de la Revolución Libertadora, que habíamos participado bastante y en nuestra Escuela de Suboficiales la sufrimos, con bombardeos enfrente, en la fábrica Militar de aviones. Allí cayó y murió el 1er Teniente Morandini en un Gloster Meteor, que había salido a perseguir un bombardero Avro Lincoln. Este no quiso hacer daño… lanzo las bombas al costado de la pista del IAME.

Nosotros volvíamos desde Buenos Aires de desfilar. No nos dieron vacaciones de invierno, entonces ya había descontento. Yo estaba en 3 año en 1957, entonces nos pusimos de acuerdo entre varios compañeros.

Del Pabellón de Estudio había que salir corriendo. Yo estaba en la 8va Compañía y era la hora del rancho, nos daban un pan y el mate cocido. ¡Este rancho normalmente lo hacíamos a 200 kilómetros por hora! ¡Jaja! Pero decidimos hacerlo en silencio y caminando (pesaditos, ¡Jaja!).

A los dos o tres días comenzamos a correr la bolilla que íbamos a tomar la Sala de Armas… ¡Ni te cuento!, ¡un refuerzo total! ¡Candados por todos lados! ¡Se armó una! Pero nadie decía nada. Como ya a esa no la íbamos a hacer, hicimos correr la bola para que vean que había descontento. Decidimos hacer una noche una huelga de hambre, justo había cine esa noche, con Eduardo Medina, que le decíamos "La Vieja" pobre. Esa noche daban "Tepe" (así le decíamos a la Tortilla de verdura, guiso de arroz y de postre, arroz con leche).

Entonces elegimos esa noche para no cenar, empezaban las fuentes a la mesa: III año a la cabeza no comió; II año no comió y I año ni hablar. ¡No tocó nada!! - Y dice el Oficial: ¡Ahá! - ¡Todo el mundo a la Plaza de Armas! Hacía mucho frio esa noche. Era agosto, íbamos con capote y manta poncho, nos formaron a todos y comenzaron a preguntar: - Aspirante fulano ¿por qué no cenó? - ¡No cené señor, porque tomé 2 veces la leche señor! -Aspirante mengano - ¿por qué no cenó? - ¡Estaba descompuesto señor! Y así fue hasta que uno dijo: ¡y nadie cenaba y no podíamos cenar! Nos dieron un baile, pero un baile de terror…

No queríamos perder la manta poncho ni el capote. Nos hicieron arrastrar ¡Paliza, paliza!, con varios al calabozo, que fueron dados

de baja al otro día, lamentablemente, compañeros con muy buenas calificaciones.

Al otro día formación en la Plaza de Armas y en presencia de todos les arrancaron las jinetas a los Dragoneantes. Como venía la fiesta de 16 y 17 de agosto, que no se trabajaba, nos hicieron poner el equipo completo con Fusil Máuser 1907, las cartucheras con los 90 cartuchos, caramañola y ¡a caminar!

Nos llevaron caminando por las sierras, hasta el Diquecito. Teníamos una contraseña, cuando poníamos el dedo índice para arriba, le dábamos bola... Cuando uno hacia el dedo índice para abajo, a ese Cabo no le dábamos bola. Teníamos un Cabo chiquitito, que le decían Chofer del Diablo, porque era chiquito, feo y ¡¡más malo!!

Teníamos un compañero de apellido Arribas, entonces, el Cabo decía... - ¡Cuerpo a tierra! ¡Arriba! - ¡Cuerpo a tierra! ¡Arriba! -Y nadie se levantaba... -y el Cabo decía: ¡Y dije arribaaa! - Y el Aspirante Arribas se levantó y le dijo: - ¡Ordene, Cabo! - ¡A Ud. no, reclutaaa! - Nos sacaron arando que ni te cuento ¡Jaja!

La cosa que llegamos caminando al Diquecito, dedo para arriba, fusil al hombro y entramos desfilando por el puente de madera haciendo un redoblado como para romper el puente. Le hicimos daño a ese puente. Vinieron Oficiales y Suboficiales caminando con nosotros todo el día, ese fue el castigo y por radio llamaron a los micros y nos vinieron a buscar. Y así fue la anécdota esa, con la advertencia, que no se enteren los civiles, de que, en la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica, había ocurrido una "Huelga de Hambre"

Aspirante de III año Carlos Isidoro CASTROGIOVANNI. Mecánico militar en Comunicaciones.



Fotos: Gentileza Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."

NUEVAS ESPECIALIDADES

Llegando al final de la década del 50, nuevas especialidades se suman a la ya existentes en la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica (E.Sb.A). Así lo informaba este aviso de la Revista Nacional de Aeronáutica, con fines de atraer candidatos en diciembre de 1958. Archivo del Autor. Imagen retocada.



Imagen mejorada: aldocampos®

Lo llamativo de este aviso es la figura de una aeronave de combate de origén sueco, llamada “Lansen”. Se desconoce si la Fuerza Aérea Argentina estuvo interesada en ella, o bien representaba “el futuro tecnológico y promisorio”. En el año 1958 se habían comenzado las negociaciones con Estados Unidos a los fines de adquirir una partida de cazas bombarderos North American F-86 F “Sabre”, que representarian un salto tecnológico de vanguardia, tanto en lo material como operacional para el reemplazo de los cazas británicos Gloster Meteor FMk-IV, principal avión de combate de la FAA.

NÓMINA DE ESPECIALIDADES EN LA E.SB.A. HACIA EL AÑO 1958.

- Auxiliar Oficinista.
- Operador de Comunicaciones.
- Artillero Antiaéreo.
- Mecánico de Comunicaciones.
- Mecánico de Avión.
- Mecánico Instrumental.
- Mecánico de Motores.
- Mecánico Electricista.
- Enfermero.
- Auxiliar de Seguridad.
- Fotógrafo.
- Auxiliar de Abastecimiento.
- Mecánico de Armamento.
- Auxiliar de Contabilidad.



Gentileza Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."

CANTIDAD DE EGRESADOS PERÍODO 1945 – 1960.

ESCUELA DE ESPECIALIDADES DE AERONÁUTICA. ESCUELA DE CLASES DE AERONÁUTICA. ESCUELA DE MECÁNICA DE AERONÁUTICA. ESCUELA DE SUBOFICIALES DE AERONÁUTICA. ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA CÓRDOBA.

AÑO	ESCUELA	MES	ESPECIALIDAD	EGRESOS	JERARQUÍA
1945		OCTUBRE	RADIO OPERADORES DE AVIÓN	15	CABO MAYOR
			FOTÓGRAFOS DE AVIÓN	5	
			MECÁNICOS DE AVIÓN	52	
1946		DICIEMBRE		72	CABO MAYOR
	CLASES			43	CABO
1947		JUNIO		81	CABO
1948		JUNIO-DICIEMBRE		226	
1949		JUNIO		255	
	CLASES	JUNIO-NOVIEMBRE		96	
		DICIEMBRE		216	
1950		JUNIO		17	
		JULIO		186	
		DICIEMBRE		209	
	CLASES	DICIEMBRE		45	

.../

AÑO	ESCUELA	MES	ESPECIALIDAD	EGRESOS	JERARQUÍA
1951		SETIEMBRE		109	
		NOVIEMBRE-DICIEMBRE		189	
1952		MARZO		41	
		DICIEMBRE		93	
1953		DICIEMBRE		110	
1954		DICIEMBRE		161	
1955		SETIEMBRE		285	
1956		DICIEMBRE		83	
1957		DICIEMBRE		91	
1958		DICIEMBRE		129	
1959		DICIEMBRE		115	
1960		DICIEMBRE		97	
TOTAL DE ASPIRANTES EGRESADOS EN EL PERÍODO 1945-1960				**3.021**	

DATOS EXTRAÍDOS DEL LIBRO "ESCUELA DE SUBOFICIALES FUERZA AÉREA CUNA DE HÉROES". S.M.(R) LUIS A. FARNOCHI – PROFESIONAL GERARDO LUNA

CONCLUSIONES

El período que nos atañe (1945-1960) en lo referente a la formación de los Clases de la Aeronáutica Militar, deja las siguientes deducciones en la faz numérica.

A partir del año 1947 se aprecia un incremento notable en la cantidad de Aspirantes egresados.

- La necesidad de personal especialista en un arma "nueva" y en proceso de incorporación de material aéreo y terrestre en cantidades significativas.
- La "urgencia" de formar personal en distintas especialidades.
- Período Junio-diciembre 1948 (226 egresados) / junio 1949 (225 egresados) / diciembre 1949 (216 egresados) y finalmente diciembre 1950 (209 egresados) para luego oscilar entre un promedio de entre 100 más menos 200 egresados. La excepción es el egreso de septiembre de 1955 (285 egresados) en coincidencia con la finalización de la "Revolución Libertadora". Recordemos la actuación de los aspirantes durante estos sucesos, incluso con pérdida de vidas.
- Desde 1955 hasta 1960 se observa un promedio de egresados menor, entre 80 / 115.
- Las jerarquías de egreso variaron entre Cabo Mayor, Cabo Primero y Cabo.

Escuela de Suboficiales de Aeronáutica

1945 – 1960 - Pictorial

Algunas fotografías se retocaron para una mejor apreciación.



Aspirante II Año Juan A. Peter (Mecav). Foto: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."



Cabo Mayor Ernesto Vázquez (SDF). Foto: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."



Aviones utilizados con fines de instrucción por los aspirantes en la Escuela de Especialidades de Aeronáutica. Se observan un I.Ae. DL-22 y un bimotor de ataque I.Ae. 24 "Calquín". La foto fue tomada desde un NA-16. 1947. Foto: Archivo del Autor vía Familia Videla.



Avión Beech 17 Staggerwing en la Escuela de Especialidades de Aeronáutica. 1947. Foto: Archivo del Autor vía Familia Videla.



Aspirantes de 3er. Año. Escuela de Especialidades de Aeronáutica. 1947. Foto: Archivo del Autor vía Familia Videla.



Cabo Mayor Ricardo Rómulo Videla (RadioOp). Junio 1947. Foto: Archivo del Autor vía Familia Videla.



Ceremonia en la Plaza de armas. Mediados de la década del 50. Los aspirantes lucen chaquetilla blanca. Foto: Libro "Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea. Cuna de Héroes".



Abanderado y escoltas. Promoción XVIII. 02-FEB-1955 – 16-DIC-1957. Foto: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."



Aspirantes de la especialidad Mecánico de Automotores, en prácticas sobre un vehículo Jeep IKA. 1960. Foto: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."



Aspirantes en instrucción (Orden Cerrado). Promoción XXI (1958-1961). Foto: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."



Abanderado y Escoltas Promoción XII, febrero 1959 – diciembre 1962. Foto: Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."

ANEXO

ESCUELA DE SUBOFICIALES DE AERONÁUTICA

EMBLEMAS, UNIFORMES E INSIGNIAS. HERÁLDICA DEL EMBLEMA DE LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES DE AERONÁUTICA

DESCRIPCIÓN REGLAMENTARIA

Está constituido por una corona circular de esmalte rojo cuyos radios mayor y menor son de 6 ½ mm y 4 ½ mm. Respectivamente; esta corona encierra un motor estilizado visto de frente sobre fondo celeste, de siete cilindros con una hélice tripala, cuyas dos palas superiores tapan los dos cilindros laterales superiores. A ambos costados del motor, y desde la parte central nacen dos alas estilizadas que tapan los dos cilindros laterales centrales y el sector de corona correspondiente. En el sector superior, la corona lleva la inscripción "ESCUELA DE SUBOFICIALES" y en el sector inferior la inscripción "FUERZA AÉREA ARGENTINA" . El borde inferior del emblema, está contorneado por un par de guias de laurel en los bordes interior y externo de la corona circular y de las guías de laureles son de metal simil vieja. (Párrafo 195 Capítulo VII del RAG 5 Edición año 1961).[60]



Imagen: aldocampos®

EMBLEMA PARA USO EN UNIFORME

El emblema de la Escuela de Especialidades está constituido por dos alas desplegadas estilizadas de treinta y dos milímetros de largo; en la unión de las dos alas lleva un motor radial visto de frente, de siete cilindros y una hélice tripala; dos de los cilindros están semiocultos por las dos palas superiores de la hélice; el largo de las palas de la hélice es de un centímetro. El emblema es de metal simil plata vieja y lleva en su dorso dos ganchos de seguridad para prenderlo. (Ministerio de Aeronáutica. Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina. RAG 5 Público-Reglamento de Uniformes para el personal Militar de Aeronáutica. Edición 1949)



Imagen: aldocampos®

[60] "Libro Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea Cuna de Héroes ". Farnochi-Luna.

Escuela de Clases

El emblema de la Escuela de Clases está constituido por una rueda de cuatro rayos; el diámetro exterior de la rueda es de 15 mm y el interior de 11 mm 1 ½. ; los rayos forman entre si angulos rectos, y el espesor de los mismos es de 1 mm. La rueda es atravesada verticalmente por una hélice que sobrepasa de aquella 2 mm y medio en cada extremo de la misma. Es también atravesada la rueda, horizontalmente y en forma perpendicular a la hélice, por dos alas estilizadas que sobrepasan la rueda 2 mm y medio en cada extremo de las alas. Del costado derecho de la rueda nace un ala estilizada desplegada que se eleva en ángulo de 30° con respecto a la horizontal. El emblema es de metal simil plata vieja, y lleva a su dorso dos ganchos de seguridad para prenderlo. (Ministerio de Aeronáutica. Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina. RAG 5 Público-Reglamento de Uniformes para el personal Militar de Aeronáutica. Edición 1.949)

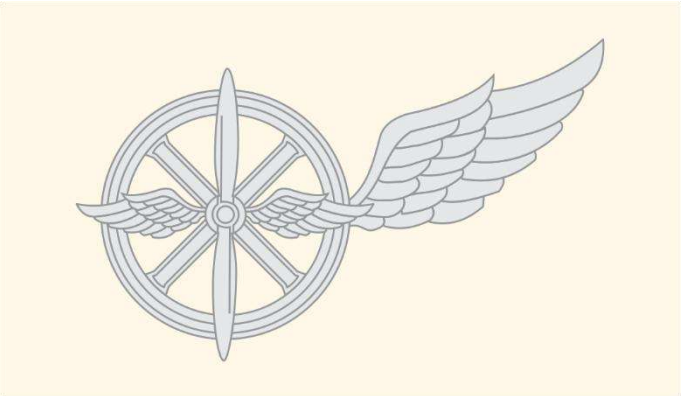


Imagen: aldocampos®

Distintivo de Abanderado

El Cadete o Aspirante que sea abanderado de su instituto (o lo haya sido) usará en el costado derecho del saco, a la altura de la tetilla, el distintivo de abanderado. Este consiste en un boton rectangular de metal de metal dorado de 25 mm de largo por 10 mm de alto; el campo del botón está dividido en tres franjas iguales horizontales, las dos externas de esmalte color celeste y la interna de esmalte color blanco; esta última lleva en su centro un sol radiante. Lleva a su dorso dos ganchos de seguridad para prenderlo. (Ministerio de Aeronáutica. Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina. RAG 5 Público-Reglamento de Uniformes para el personal Militar de Aeronáutica. Edición 1949)



Imagen: aldocampos®

Uniformes de Aspirantes

Período 1944 – 1954





Primitivo uniforme utilizado a partir de febrero de 1944 por los primeros aspirantes provenientes de la Escuela de Mecánica del Ejército. Clásico marrón terroso y hombreras entrelazadas. Diseño e Imagen digitalizada: aldocampos®.



Cabo Cadete de Aeronáutica Herman Gert Kleissen. (Escuela de Aviación Militar).
Uniforme utilizado a partir de la creación del Comando de Aeronáutica. 1944. La diferencia con el atuendo utilizado por los aspirantes es notoria. Foto: Ricardo Kleissen.

Uniforme para Aspirantes. Cursos de Clases

Aprobando un uniforme.

Buenos Aires, 14 de noviembre de 1946.

CONSIDERANDO:

Que los Cursos de Clases (Tropas de Aeronáutica, Conductores Motoristas y Tropas de Comunicaciones) que actualmente se desarrollan en la Fuerza Aérea Argentina, reemplazan por su finalidad a la Escuela de Clases, prevista en la Ley Orgánica para el Personal Militar;

Que es conveniente darles a los mismos la categoría e importancia que les corresponden y por lo tanto necesario que el personal integrante se distinga en su condición de aspirantes a Clases de Aeronáutica del resto de los Conscriptos Aeronáuticos,

El Secretario de Aeronáutica.-

RESUELVE:

1°- Apruebase la creación del uniforme para el Personal de Aspirantes a los Cursos de Clases que se realizan en la Fuerza Aérea Argentina.

2°-Dicho uniforme será similar al aprobado para los Conscriptos Aeronáuticos, con las siguientes modificaciones;

a) Hombreras: Llevarán colocadas sobre la chaquetilla y capote de salida, hombreras rígidas del mismo paño del uniforme con el distintivo de "Curso de Clases", bordado en color plata viejo.

b) Distintivo de año: Se llevarán cosidas sobre la manga izquierda una o dos tiras color plata vieja de un centímetro de ancho por cinco centímetros de largo, colocadas en el centro y a doce centímetros de la costura del hombro. En el uniforme de faena, llevará la insignia de género negro en la misma forma.

3°) El nuevo uniforme entrará en vigencia a partir del 1° de enero de 1947.

- DE LA COLINA

Boletín Aeronáutico Público 212 – Noviembre 1946- (Archivo DEH FAA)



Emblema correspondiente a la aviación militar argentina. De Color plata vieja, utilizado como emblema por la Escuela de Clases de Aeronáutica. Foto: Colección del Autor.



Soldado de Aeronáutica portando el uniforme de salida. Ostenta un brevet que lo identifica como de servicios "distinguidos". Foto: Archivo del autor.



Sobre el brazo izquierdo el distintivo con la unidad de destino. Foto: Archivo del autor.

UNIFORMES DE ASPIRANTES EN USO HASTA EL AÑO 1954

Distintos uniformes que integraban el vestuario del personal de aspirantes hacia el año 1947:

1°) **Uniforme de Salida de Invierno**: Constituido por:

a) Birrete azul pizarra.
b) Chaquetilla azul pizarra.
c) Pantalón azul pizarra.
d) Capote azul pizarra.
e) Guantes de lana gris.
f) Zapatos de becerro negro.
g) Camisa blanca.
h) Medias grises lisas.

2°) **Uniforme de salida de verano:** Constituido por:

a) Birrete azul pizarra.
b) Chaquetilla blanca.

c) Pantalón azul pizarra.
d) Zapatos de becerro negro.
e) Camisa blanca.
f) Medias grises lisas.

3°) **Uniforme de parada y desfile de invierno:** Contituido por:

a) Birrete azul pizarra.
b) Chaquetilla azul pizarra.
c) Pantalón azul pizarra.
d) Cinturón negro.
e) Tahalí negro.
f) Guantes de hilo blanco.
g) Zapatos de becerro negro.
h) Polainas blancas.
i) Tirapies blancos.
j) Camisa blanca.
k) Medias grises lisas.

4°) **Uniforme de parada y desfile de verano:** Constituído por:

a) Birrete azul pizarra.
b) Chaquetilla blanca.
c) Pantalón azul pizarra.
d) Cinturón negro.
e) Tahalí negro.
f) Guantes de hilo blanco.
g) Zapatos de becerro negro.
h) Camisa blanca.
i) Medias grises lisas.

5°) **Uniforme de aula de invierno:** Constituido por:

a) Birrete azul pizarra.
b) Chaquetilla azul pizarra.
c) Pantalón azul pizarra.
d) Capote azul pizarra.
e) Guantes de lana gris.
f) Zapatos de becerro negro.
g) Camisas blancas.
h) Medias grises lisas.

6°) **Uniforme de aula de verano:** Constituido por:

a) Birrete azul pizarra.
b) Chaquetilla blanca.
c) Pantalón azul pizarra.
d) Zapatos de becerro negro.
e) Camisa blanca.
f) Medias grises lisas.

7°) **Uniforme de faena de invierno:** Constituido por:

a) Birrete gris azulado.
b) Campera gris azulada.
c) Pantalón gris azulado.
d) Tricota gris.
e) Gaban gris azulado.
f) Guantes de lana gris.
g) Zapatillas de loneta azul marino.
h) Botas cortas de becerro negro.
i) Camisa azul pizarra.
j) Medias grises lisas.

8°) **Uniforme de faena de verano:** Constituido por:

a) Birrete verde arena.
b) Casco.
c) Campera verde arena.
d) Tricota marrón.
e) Gabán gris azulado.
f) Zapatillas de loneta verde arena.
g) Botas cortas de becerro negro.
h) Camisa verde arena.
i) Medias grises lisas.

Descripción de las Principales Prendas

Chaquetilla azul pizarra (aspirantes)

La chaquetilla azul pizarra es la misma que utiliza el personal de tropas de aeronáutica. En el uniforme de salida y en el de parada y desfile se usa con hombreras, no asi en el aula, se usa sin ellas.

Chaquetilla blanca (aspirantes)

La chaquetilla blanca es igual a la azul pizarra. Es de tela de brin blanco. En el uniforme de salida y en el de parada y desfile se usa con hombreras, no asi en el aula, se usa sin ella.

Campera gris azulada

Igual a la utilizada por el Personal Militar Subalterno de Aeronáutica.

Campera verde arena

Igual a la utilizada para el Personal Subalterno (Clases) de Aeronáutica.

Hombreras (Escuela de Especialidades de Aeronáutica)

Son de quita y pon, confeccionadas en gabardina azul pizarra con armazón rígido; recta en su base exterior y formando punta en su extremo interno. En el extremo interno a 20 mm del borde y hacia el centro de la hombrera va un botón de metal color plata vieja. Llevan en la mitad interior del campo de las hombreras, en metal color plata vieja, el emblema de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica.

Hombreras (Escuela de Clases de Aeronáutica)

Son iguales a las utilizadas por los aspirantes de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica, pero en lugar de llevar el emblema de dicha Escuela, lleva en metal color plata vieja, un emblema aeronáutico con una media ala.

Cinturón negro (aspirantes)

Confeccionado en suela london color negro. Se abrocha al frente con una hebilla circular de metal color plata vieja con los mismos grabados y de las mismas dimensiones que la utilizada en el cinturón negro de Cadetes.

Información extraída del "Reglamento de Uniformes para el Personal Militar de Aeronáutica"- Ministerio de Aeronáutica-Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina- R.A.G. 5 – Público – Edición 1949.

Modificaciones al Uniforme de Aspirante

A partir del 25 de mayo de 1954 los Aspirantes de II y III Año fueron autorizados a vestir uniformes con modificaciones de acuerdo a la autorización verbal otorgada al Director del Instituto (Escuela de Suboficiales de Aeronáutica) por parte del Señor Jefe de la Fuerza Aérea Argentina.[61]

Las modificaciones introducidas tenian por finalidad distinguir en su uso al personal de Aspirantes del Personal de Tropa. Debido a una serie de problemas en la vía pública por la confusión entre Aspirantes y Soldados, (lugares a los cuales se les prohibia el acceso a estos últimos) y constituir un incentivo para el reclutamiento de los futuros alumnos (vestimenta similar a la utilizada por los Cadetes de la Escuela de Aviación Militar).[62]

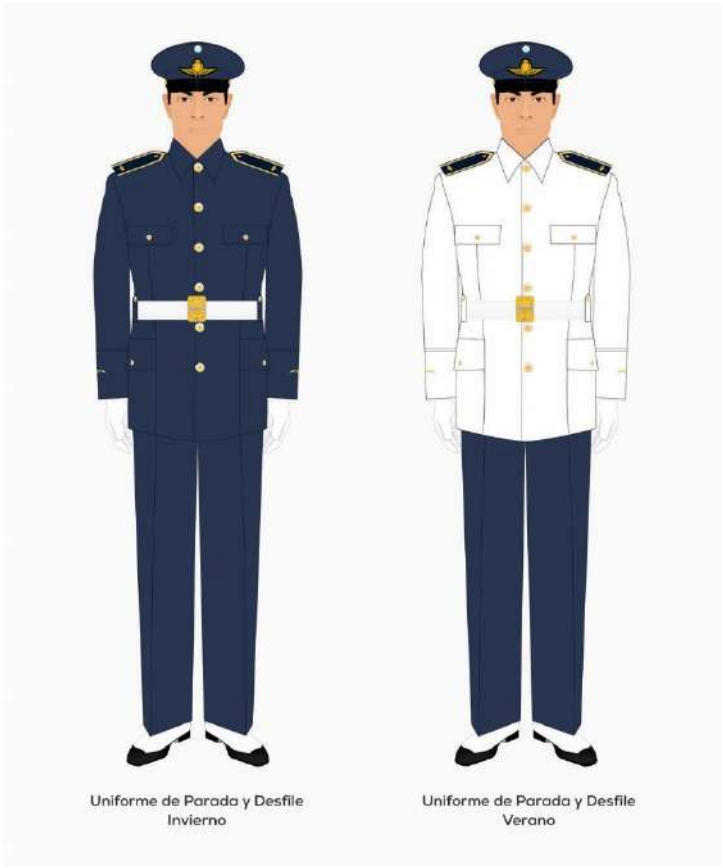
Es por ello que fue elevada la citada modificación al Reglamento de Uniformes para el Personal Militar de Aeronáutica (R.A.G. 5) fue elevada al Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina por Expediente N° 36491 (Esc. Sub. Aeronáutica) de fecha 19 de junio de 1954.[63]

[61] FARNOCHI, Luis A. S.M. (R). LUNA, Pablo G. (Prof.) "ESCUELA DE SUBOFICIALES FUERZA AÉREA-CUNA DE HÉROES". Edición para la Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea. ISBN 978-987-1976-93-5. Córdoba. Pág. 62.
[62] Ibidem.
[63] Ibidem.



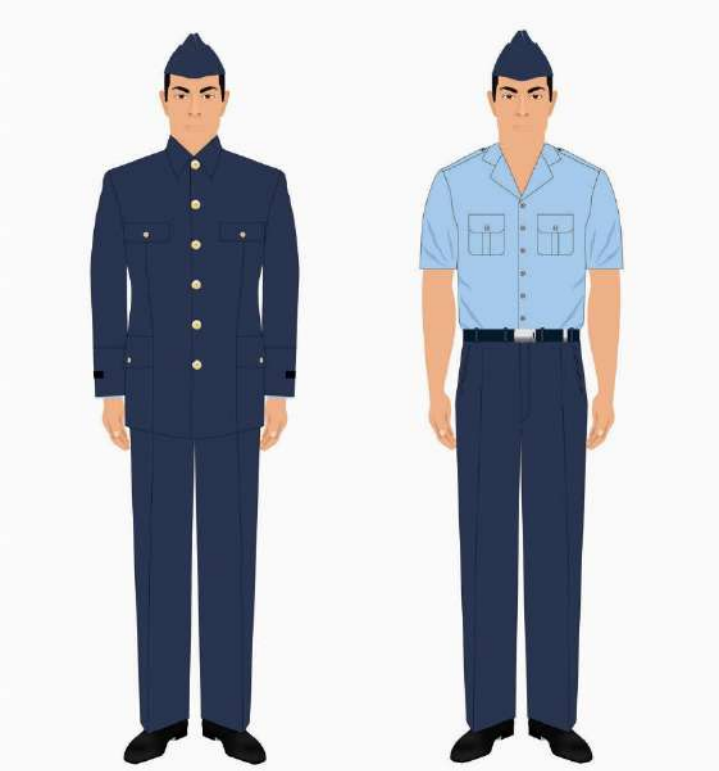
Uniforme de Salida

Uniforme de Salida
con Capote



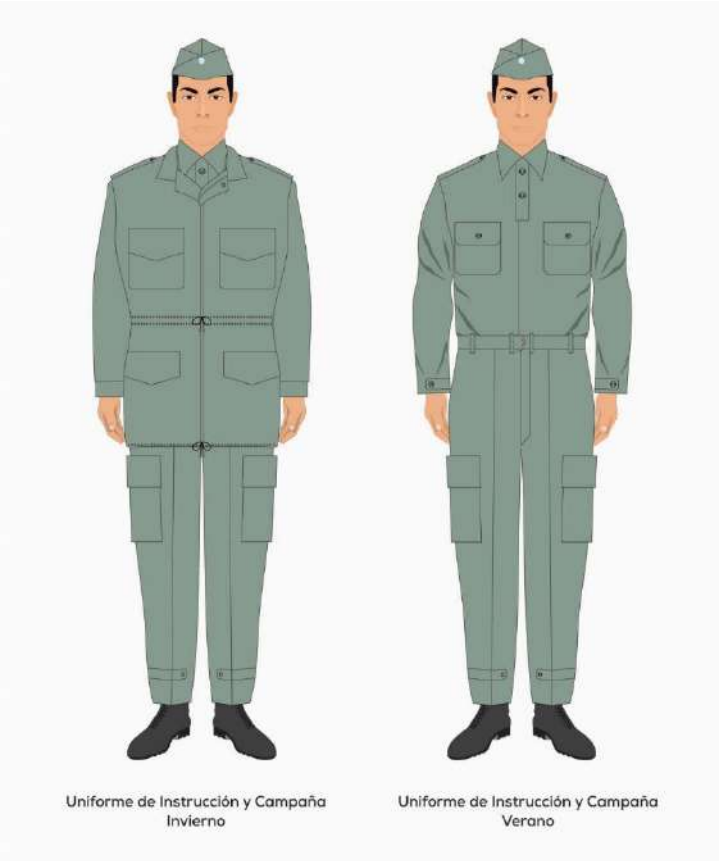
Uniforme de Parada y Desfile
Invierno

Uniforme de Parada y Desfile
Verano



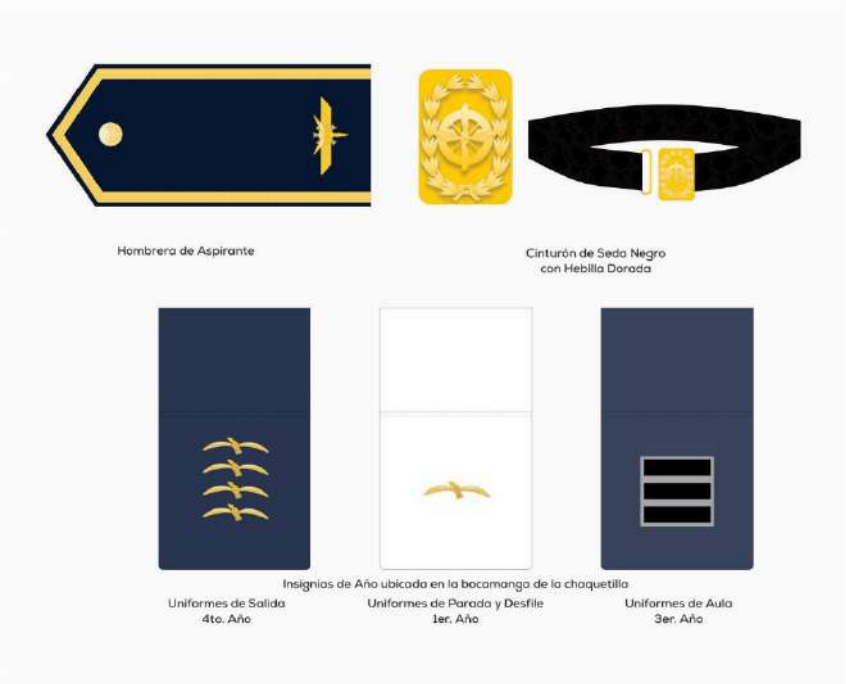
Uniforme de Aula de Invierno

Uniforme de Aula de Verano



Uniforme de Instrucción y Campaña Invierno

Uniforme de Instrucción y Campaña Verano



Información e ilustraciones extraídas del "Reglamento de Uniformes para el Personal Militar de Aeronáutica"-Ministerio de Aeronáutica-Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina-R.A.G. 5–1961. Diseño y Digitalización: aldocampos®

Estas modificaciones incorporadas desde el 25 de mayo de 1954 al uniforme de Aspirante, practicamente permanecen inalterables hasta los días actuales.

FUSIL MÁUSER MODELO 1909

"LA NOVIA DEL ASPIRANTE"

Llamado asi por la íntima relación existente entre el Aspirante y el fusil, sin dudas es imposible de olvidar para quienes lo portaron en instrucción militar, desfiles y paradas. Su peso sumado al sable bayoneta, hacia que el aspirante "lo sufriera" e hiciera un esfuerzo notable para mantenerlo erguido. Por ello se hace necesario conocer su historia e incorporarlo como complemento a este anexo.

EL MÁUSER MODELO ARGENTINO 1909 EN NUESTRO PAÍS[64]

INTRODUCCIÓN

El 7 de Noviembre de 1896, Ludwig Lowe & Cie., que ya controlaba la Deutsche Metallpatronenfabrik A-G, la Waffenfabrik Mauser y a la FN Herstal, adquiere la Rheinisch Westfalischen Pulver A-G, de colonia y la Rottweil-Hamburg Pulver A-G. Las agrupa a todas en una gran empresa denominada Deutsche Waffen-Und Munitionsfabriken A-G, simplemente, la DWM, el nombre Ludwig Lowe & Cie. desaparece del mercado.

El fusil Mauser Mod. 1891 Argentino, en el momento de su adopción significó la incorporación del armamento individual de infantería mas avanzado

[64] Texto extraído del sitio Facebook "Historia y Evolución del Fusil Máuser Mod. 1909 Argentino." de Armamento y Munición.

disponible y nos colocó como las fuerzas armadas mas modernas en el mundo. Esto lamentablemente no durará mucho, ya que las diferentes naciones al realizar pedidos de fusiles y mejoras del diseños a Mauser, hace que la fabrica cumpliendo con estos requisitos, vaya generando diseños mas modernos al adoptado en su momento por la Argentina. Es por ello que el Ejército Argentino solicita al Ministerio de Guerra y Marina, que estudie las posibilidades de realizar una citación y pruebas de diferentes armas largas de diferentes firmas; con el fin de estudiar, examinar y probar armamento moderno y novedoso del momento, para una futura compra.

El 5 de Marzo de 1906 se realiza esta examinación y prueba de diferentes fusiles en el Polígono de Tiro de Campo de Mayo, partido de San Miguel, Provincia de Buenos Aires.

El 20 de Enero de 1909, se adquiere por contrato en sus versiones fusil de infantería, carabina de caballería y carabina de ingenieros.

En 1909 se reciben 53.000 fusiles.

En 1910 se recibieron 102.000 fusiles, 12.000 carabinas de caballería y 6.000 carabinas de ingenieros.

El 19 de Mayo de 1911 se recibieron 25.000 fusiles y 12.000 carabinas de caballería.

El 4 de Noviembre de 1912 se recibieron 30.000 fusiles y 4.000 carabinas de ingenieros.

En 1947/1959 se fabrican en FM - Fabrica Militar de Armas Portátiles Domingo Matheu 19.000 carabinas de caballería.

En total serían 210.000 fusiles, 10.000 carabinas de ingenieros y 43.000 carabinas de caballería (24.000 hechas por la DWM y 19.000 hechas por la FM-DM). Los contratos de compras se suscribieron con DWM, quien fabricó la totalidad de las armas para Argentina.

El marcado es por series de una letra y 9.999 (cuatro números) por cada arma. La serie de fusiles analizados son: A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P y R. Aparentemente las letras "Q" fue omitida para evitar confusiones con los números "0" ó "O".

En Noviembre de 1908 se conforma la Segunda Comisión Técnica de Armamento. La Comisión de Armamento es ahora presidida por el Gral. Juan F. Duclós, quien como Mayor colaborara con Pablo Riccheri en 1891/1895, También integraban esa comisión el Tte 1ro Adolfo Arana.

En Diciembre de 1908 el Congreso Nacional sanciona la Ley N° 6.283 autoriza la compra de "Armamento y Materiales de Guerra".

El 20 de Enero se firma la primer contrato de compra de fusil y carabinas.

En 1910 se aprueba el uso del adaptador "Riccheri" para que el fusil Mauser modelo 1909 pueda usar la bayoneta del Mauser 1891.

En 1910 se compra la maquinaria de fabricación de la munición.

El 7 de marzo de 1910 se firma un contrato con la DWM para la adquisición de maquinaria para fabricar piezas de recambio para fusil y carabina M1909.

El 25 de Noviembre de 1910 se adquieren de la DWM piezas de repuesto.

El 15 de Febrero de 1917 por Decreto Militar N° 183 se ordena el remplazo total del fusil Mauser Modelo 1891.

En 1923 el Congreso Nacional sanciona la Ley N° 11.266, llamada " Ley de Armamento", va dar fondos para la compra de la maquinaria para fabricar el fusil y carabina Mauser modelo 1909 y los derechos para fabricarlos bajo licencia.

En 1926 se adquieren los derechos para fabricar la carabina Mauser 1909 de caballería.

En 1930 llega la ultima maquinaria Fritz Werner para la linea de producción de la carabina Mauser 1909 de caballería.

Tanto la primera linea de fabricación de munición para el Mauser 1891 comprada por la primera Comisión y la linea de fabricación de munición para el Mauser 1909 y linea de producción de la carabina Mauser 1909 de caballería, será instalada en primer instancia en el Arsenal Principal de Guerra "Esteban de Luca".

En 1942 empieza la construcción de la Fabrica Militar de Armas Portátiles "Domingo Matheu".

En 1945 empieza la mudanza de la maquinaria de producción de la munición y carabina Mauser, del Arsenal Principal, a la Fabrica Domingo Matheu.

En 1947 comienza la producción de la carabina Mauser 1909 de caballería.

En 1959 finaliza la producción de la carabina Mauser 1909 de caballería.

En 1960/1962 se arman fusiles y carabinas con piezas compradas en Alemania y producidas en Argentina.

En 1960 hasta 1966 el fusil FAL (Fusil Automático Liviano) fue reemplazando paulatinamente al Mauser 1909, sucediendo lo mismo que el Mauser Mod. 1891. El fusil Mauser 1909 queda como reserva y uso en las Escuelas Militares para desfiles.

Marcado

Los fusiles y carabinas tiene varias marcas y punzones, que se detallan a continuación. Las principales e identificatorias del país y modelo son:

- Escudo Argentino en la parte superior del anillo del cajón de mecanismos.

En el lado izquierdo del anillo y del cajón de mecanismos:

- Secretaría del Comando en Jefe de Aeronáutica.
- MAUSER MODELO ARGENTINO 1909.
- DEUTSCHE WAFFEN-UND MUNITIONSFABRIKEN BERLIN.
- Gorro frigio es la marca de aprobación de la inspección de la Comisión y Arsenal de Guerra.

Marcas Especiales

Algunos fusiles Mauser Modelo 1909 Argentino carecen de escudo, marca o leyenda. Sólo tienen dos marcas, el gorro frigio y en el lateral del cajón de mecanismo en el anillo, una bandera de pequeñas dimensiones.

Datos Técnicos

- Fusil Mauser Mod. 1909 Argentino.
  - Calibre: 7,65 x 54.
  - Longitud Total: 1250 mm.
  - Longitud del Cañón: 740 mm.
  - Longitud de Línea de Mira: 654 mm.
  - Peso con Almacén Vacío: 4.050 grs.
  - Peso con el Almacén Lleno: 4.170 grs.
  - Números de Estrías: 4 Dextrógiros.
  - Paso de Estriado: 250 mm.
  - Angulo de Inclinación: 5 29" 28".
  - Velocidad Inicial del Proyectil: 850 m/s.
  - Energía de Proyectil en Boca del Cañón: 368 kgm.
  - Menor Graduación del Alza: 300 m.
  - Mayor Graduación del Alza: 2.000 m.



Modelo del Fusil Máuser1909, adoptado por las Fuerzas Armadas de la Nación. Foto: Archivo del Autor.



Sable bayoneta con su respectiva vaina, en dos vistas. Foto: Archivo del Autor.

GENESIS DEL
CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

CAPITULO IV



ESCUELAS TÉCNICAS
ESCUELAS DE CURSOS PROFESIONALES
CENTROS DE INSTRUCCIÓN

Aprendices Operarios pertenecientes a la Escuela Técnica dependiente del Taller Regional Río IV, posan delante de un Bombardero AVRO “Lancaster”. Foto: Archivo del Autor.

CAPÍTULO IV

LA CUARTA VERTIENTE

Hemos visto en el Capítulo II titulado "Las Tres Vertientes", los principales afluentes de los cuales se nutrió el cuadro permanente de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina desde 1945 en adelante. Provenientes desde el Comando de Aeronáutica, Ejército Argentino, Armada Argentina y Personal Civil asimilado, a estos se les sumó el de otras "vertientes" que también aportaron efectivos a las filas del Personal Militar Subalterno.

En los testimonios del S.M. (R) Elvio Ramón Debernardo (Mecánico de Aviación) Promoción IX Escuela de Especialidades de Aeronáutica, hace mención a sus inicios como "Aprendiz" en el Instituto Aerotécnico de Córdoba (Fábrica Militar de Aviones)[65], por lo tanto, consideramos al citado Instituto como "un semillero" de futuros Suboficiales dedicados a la mecánica de aviación, aunque hayan sido solo algunos casos aislados y circunstancias diferentes.

En referencia a las misiones educativas del Instituto Aerotécnico, el Comodoro (R) Oscar Aranda Durañona en su libro "La Patria Alada" (págs.270/ 271) expresa:

> *"En 1947, en la Universidad de Córdoba, 10 oficiales y 2 suboficiales pertenecientes al Instituto Aerotécnico cursaban 3°, 4° y 5° año de la carrera de Ingeniería. En diciembre, debido a la creciente demanda de profesionales se fundó el centro de estudios citado en el acápite y actual Instituto Universitario Aeronáutico.*
>
> *En la órbita del Instituto Aerotécnico, la Escuela recibió la misión de formar los ingenieros que necesitara la institución e instruir en las especialidades técnicas al personal especialista. En la enseñanza utilizaría los laboratorios e instalaciones de investigación del Instituto Aerotécnico".*

Uno de los problemas mas serios que tuvo que afrontar el Instituto Aerotécnico, fue cubrir sus necesidades con personal obrero especializado. Para subsanar esta carencia, la fábrica constituye un nucleo de Aprendices, como ayudantes del obrero, y formando la "Escuela de Aprendices", organizada con tres años de duración y en la cual se da instrucción teórico práctica.

Sus alumnos son hijos y hermanos de los obreros de la planta industrial. A su egreso, son incorporados como "Obreros Ayudantes".

Mas de 500 operarios han egresado de dicha Escuela hacia el año 1945.

Entre las llamadas "Escuelas de Especialización" (formación de personal específico de apoyo y facilitación al vuelo humano) se encontraban las siguientes instituciones[66]:

- Escuela de Ingeniería Aeronáutica (1947).
- Escuela de Vuelo en Montaña (1947).

[65] Ver en Capítulo III Institutos de Formación de Clases y Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina, en la página 113.

[66] ARANDA DURAÑONA, Oscar Luis. LA PATRIA ALADA La Aeronáutica Integral (1945-1955). Grupo Argentinidad. 2020. (págs. 270/271/272). Entre paréntesis, se destaca el año de creación de cada Escuela.

- Escuela Superior de Meteorología (1948).
- Escuela de Oficiales de Reserva (1947).
- Escuelas Técnicas (1946).



El joven aprendiz Elvio Debernardo, observa y escucha con atención las lecciones impartidas por un profesor operario del Instituto Aerotécnico. Foto: vía Rodolfo Gómez.

A los fines de completar los planteles básicos para tareas de logística, de seguridad y defensa terrestres (tareas realizadas por los efectivos del Ejército hasta 1945) la Secretaría de Aeronáutica buscó paliar este déficit mediante el dictado de cursos acelerados en las Escuelas, con la incorporación de Liceístas militares y Cursos para Reservistas aeronáuticos, inclusive Soldados Conscriptos. Este sistema se implementó tanto para la formación de Clases y Oficiales.

Comodoro (R) Oscar Luis Aranda Durañona
"La Patria Alada. La Aeronáutica Integral (1945-1955)"

ESCUELA DE CURSOS PROFESIONALES "EL PALOMAR"

CURSO DE METEOROLOGISTAS

El Estado, que mantiene en todos los casos la responsabilidad de los servicios de seguridad aérea, debe asegurar su coordinación técnica para garantizar su máxima eficacia.

La navegación aérea, requiere obtener el máximo de seguridad, requiriendo que los organismos en tierra fueran divididos de la siguiente manera a partir de la creación de la Secretaría de Aeronáutica:

- Navegación y Cartografía
- Telecomunicaciones
- Meteorología



Brevet Media Ala del Cuerpo Técnico. Diseño: aldocampos®

- Control del Tránsito Aéreo.

El entonces Director de Tránsito Aéreo, Comodoro Ricardo Olmedo, fue quien impulsó una serie de adelantos y mejoras en todo el precario sistema de navegación aérea de nuestro país en la segunda mitad de los años cuarenta.



Comodoro Ricardo Olmedo, Director de Tránsito Aéreo (1948). Foto: Archivo del Autor.

Siendo la meteorología una ciencia esencial para el vuelo seguro no estuvo exenta de carencias de personal idóneo, a pesar de los cursos realizados por personal militar subalterno desde 1940. Estos Suboficiales cubrieron una vez recibidos, los puestos de observadores en las escalas de los vuelos realizados por los servicios L.A.D.E. (Líneas Aéreas del Estado) en las escalas del sur patagónico argentino.

Los pioneros de aquellos primeros cursos fueron los siguientes Suboficiales:

- Miguel Cafaro.
- Francisco Turon.
- Enrique Pérez.
- Julio Ranieri.
- Carlos Dal Lago.
- Aquiles Hinojosa.
- Carlos Heredia.
- Guillermo Marraco.

A instancias del Comodoro Olmedo y del Vicecomodoro José María Rivier (Jefe del Servicio de Meteorología Aeronáutica) comenzaron a realizarse en la Base Aérea Militar El Palomar desde 1948, los Cursos para Observadores Meteorológicos de Aviación.



Suboficiales Observadores Meteorológicos en plena tarea en la BAM El PALOMAR. 1942. Foto: Revista LIFE.

Alta de los Primeros Aspirantes. Curso de Clases Meteorologistas

Con fecha 1° de junio de 1948 se dan de alta en calidad de Voluntarios de 1° a los ciudadanos que han aprobado los respectivos exámenes de ingreso al Curso de Clases Meteorologistas a dictarse en la Base Aérea "El Palomar".

Estos Voluntarios fueron destinados a revistar en la Dirección de Tránsito Aéreo, para luego realizar el citado Curso. En total, fueron 34 efectivos.



Cursantes Meteorologistas en distintas actividades. Foto: Archivo del Autor.

Curso de Clases Meteorologistas

BAM "El Palomar" 1948

Pictorial

Fotos Pictorial:

Vía Gustavo Roberto D´Antiochia en homenaje a su Padre, el S.M. (R) Roberto Jorge D´Antiochia, integrante de este primer Curso de Meteorologistas.




AEREA ARGENTINA











Primera Promoción de Meteorologistas. Curso dictado en la B.A.M. "El Palomar" en el año 1948. Se destacan el Teniente Thorne (Jefe de Curso), Teniente Márquez (Jefe de Instrucción), Suboficial Ayudante Ranieri (Encargado de Curso), Cabo Principal Gómez y Cabo Bustos. Foto: vía C.P. Marcelo Castañeda.

La Base Aérea Militar "El Palomar" como Centro de Reclutamiento para Clases

El Palomar, "Cuna de la Aviación Militar Argentina" desde 1912, año de la creación de la Escuela Militar de Aviación siempre ha sido la unidad emblema de la Fuerza Aérea Argentina. Su pasado histórico y el hecho de ser la primera Base Aérea convirtieron a esta unidad en un centro neurálgico para todo lo referente en aeronáutica militar.

Por ello, no es nada extraño que sus instalaciones hayan sido testigos de la formación de personal militar Superior y Subalterno desde sus mismos inicios. En este caso, nos remitiremos al año 1949 en dónde el Ministerio de Aeronáutica publicaba avisos anunciando la apertura de inscripción para el ingreso al "Curso de Cabos Mayores en Comisión".

Este Curso sería impartido en la BAM "El Palomar" y los requisitos para el ingreso eran los siguientes:

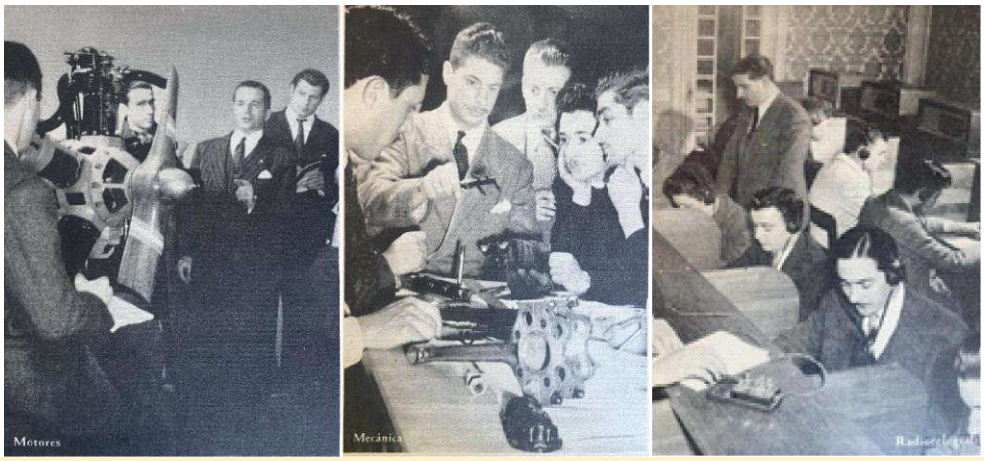
- Ser argentino o por opción.
- Ser soltero o viudo sin hijos.
- Estar comprendido entre los 18 y 25 años de edad.
- Los mayores de 20 años con el Servicio Militar Obligatorio Cumplido.
- Poseer título que lo acredite como egresado de las Escuelas Industriales y Técnicas de la Nación.
- Poseer Título que lo acredite como egresado con las siguientes especialidades:
  - Fotógrafos de Avión.
  - Radiooperadores de Avión.
  - Mecánicos de Avión.
  - Electricistas de Avión.
  - Instrumentalistas.
  - Mecánicos Radiotelegrafistas.
  - Mecánicos Armeros.
- Aprobar el examen físico y psicofisiológico correspondiente a cada especialidad.
- Acreditar antecedentes intachables de moralidad y buena conducta.
- Aprobar el examen de ingreso correspondiente.
- Poseer autorización del Padre, Madre o Tutor a los menores de 22 años.
- Firmar un Compromiso de Servicios por cinco años a partir de la fecha de ser confirmado como "Cabo Mayor" y documentación en regla.

Los interesados deberían dirigirse en procura de informes al Comando General de Bases en la Base Aérea Militar "El Palomar".[67]

[67] MINISTERIO DE AERONÁUTICA. S.I.S.A. Departamento III. Relaciones Públicas. PRENSA. 31 de marzo de 1949. N° 271. Archivo D.E.H. FAA.

Lo que hace interesante a esta convocatoria es el hecho de los requisitos exigidos. Poseer un título de escuela técnica y egresado con especialidades de aviación, nos hace reflexionar sobre la finalidad de reclutar ciudadanos y asimilarlos a "Cabos Mayores en Comisión", para luego ser incorporados en el escalafón junto a sus pares egresados de la Escuela de Especialidades/Mecánica/Clases/Suboficiales de Aeronáutica sita en la provincia de Córdoba. Estos últimos, no poseían el mismo nivel de estudios exigidos para su incorporación. Sin dudas, este llamado a incorporación y en base a las especialidades solicitadas, estaba orientado al siguiente personal:

- Personal egresado de la Escuela Nacional de Aeronáutica.
- Personal egresado de la Escuela de Mecánica del Ejército.
- Personal egresado de la Escuela de Mecánica de la Armada.
- Todo aquel ciudadano que haya cursado en una Escuela Industrial o Técnica con orientación en Aeronáutica.
- En lo referente al personal egresado de Institutos del Ejército y de la Armada, una forma de atraer a aquellos que no habían continuado con la carrera militar.



Algunas de las especialidades de aviación dictadas por la Escuela Nacional de Aeronáutica. La Aeronáutica Militar buscaba seducir a sus egresados para incorporarlos como "Cabos Mayores en Comisión". Fotos: La Aeronáutica Nacional al servicio del País. 1948.

ESCUELA DE CURSOS PROFESIONALES "EL PALOMAR"

CURSO DE CLASES OFICINISTAS

Otra especialidad dictada en la Escuela de Cursos Profesionales de El Palomar fue la de los Clases Oficinistas. Nuevamente recurrimos a los valiosos testimonios de los protagonistas. Ellos nos cuentan en primera persona el significado en la faz personal y profesional de haber sido parte de esas promociones que se formaron en El Palomar.



Brevet Media Ala del Escalafón de Oficinistas.
Diseño: aldocampos®

TESTIMONIO DEL S.M.(R) SALVADOR RAÚL VILARDO. PROMOCIÓN XI – 1954. OFICINISTA

> *"En aquellos años, la Aeronáutica Militar, no contaba con la suficiente cantidad de personal militar con la especialidad 'Oficinista', entonces las autoridades establecieron distintos*

métodos de reclutamiento, así fue que se iniciaron los Cursos profesionales de Oficinistas en la Escuela de 'El Palomar'.

La Promoción I, inició el curso en 1943, que tuvo una duración de 3 meses, a partir de allí el curso fue de un año. Desde la Promoción I hasta las Promoción XII (año 1955), todos ellos realizaron el Curso Profesional Oficinistas en la Escuela de 'El Palomar'.

Podemos nombrar, por ejemplo, al Suboficial Mayor (R) Salvador Raúl Vilardo y al S.P. (R) Vicente Abbate, pertenecientes a la Promoción XI de 1954 y al Suboficial Principal (R) Norberto Antonio Mazzone, perteneciente a la Promoción XII de 1955. Todos ellos con la especialidad Oficinista.



S.M. (R) Salvador R. Vilardo.
Foto: Sitio de Facebook "Suboficiales F.A.A."

Hacia el Campito

– ¡¡¡Re-doblado!!! Dijo el Cabo y el sonido del "planchazo" se amplificó por el eco en las chapas de los hangares y barracas que bordeaban la calle principal de El Palomar, rumbo al campito de instrucción. ¡¡¡Cuánta energía!!! ¡Cuánta fibra en aquellos muchachos que, con los ojos fijos en el sol naciente, marchaban golpeando con fuerza los tacos de sus borceguíes intentando partir el cemento! – ¡Cabo!!! Se escuchó una voz en nuestras espaldas. – ¡Ordene señor!!!, replicó el Cabo, dirigiéndose a un Comandante al que había saludado previamente. – Marcha muy bien su compañía, lo felicito. – ¡¡¡Gracias señor!!!, dijo el Cabo inflando el pecho de orgullo. Eran los días previos a la finalización del Curso de Aspirantes de 1954 de la Promoción XI de la especialidad Oficinista.

Suboficial Mayor (R) Salvador Raúl Vilardo.



S.M. (R) Vicente Abbate.
Foto: Sitio de Facebook "Suboficiales F.A.A."

Alta en la FAA

"Ingresamos el 1 de marzo de 1954 y el 03 diciembre del mismo año egresamos 110 Voluntarios de 2da. También estaban los Aspirantes de la especialidad Contabilidad, ellos estaban en otra compañía y eran mucho menos. Íbamos a practicar tiro a Caseros, un lugar que se llamaba "Tiro al Segno". Desfilábamos con Máuser 1909, con bayoneta calada, pesaba 4,5 kg. ¿Sabes cómo nos quedaba el brazo y hombro? Juramos la bandera el 20 de junio en La Vuelta de Rocha en el Barrio de La Boca. El Racionamiento, no recuerdo haber tenido un almuerzo rico, la mayoría eran guisos, postre, a veces una fruta y merienda era mate cocido, con un pedazo de pan o galleta marinera, yo comía agarrando el pan con una mano, ¡porque cuando te descuidabas y lo soltabas! ¡¡Desaparecían!! Jajaja... A mí me habían provisto un gabán grandote, soy bajo y me llenaba de bollitos de pan en los bolsillos, había una historieta que se llamaba el rey petiso, pues yo me parecía a ese personaje, jajaja... Hacíamos imaginarias en la cuadra, nos relevaban cada 2 horas."

Suboficial Principal (R) Vicente Abbate.

Nuevo Instituto Militar. 1956

El nuevo Instituto dependía del Comando Aéreo de Institutos Aeronáuticos y se denominaba "Instituto Militar Aeronáutico" sito en las instalaciones del "Barrio Uno - Esteban Echeverría" de la Localidad de Ezeiza, donde se formaron en la especialidad Oficinista los integrantes de la Promoción XIII.

***Promoción XIII (año 1956)**. Los candidatos se presentan en la Escuela de "El Palomar" y desde allí fueron trasladados a las instalaciones del nuevo instituto de formación militar.*

Este nuevo instituto, estaba ubicado en las instalaciones donde es hoy el Geriátrico de "Nuestra Señora de Loreto", dependiente de la Dirección General de Ayuda Social de Aeronáutica, que fue creado el 17 de mayo de 1960 en las instalaciones del Pabellón Nº 7. Una de las obras que fue proyectado y erigido por el Teniente General Juan Pistarini, así como el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, Ciudad Evita, las piletas y el Bosque de Ezeiza)

Durante ese año y con la formación e instrucción de los Aspirantes de la especialidad pertenecientes a la Promoción XIII, se pergeñaron los orígenes de los inicios de la creación del Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica (C.I.P.R.A.), actual Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea "Ezeiza" (nuevamente desde el año 2023).

La Promoción XIII, fue la única que se formó en este Instituto de formación Militar, las siguientes promociones de esta especialidad, se formaron en la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica en la provincia de Córdoba, hasta tanto se creara el C.I.P.R.A. en 1960.

AUTORIDADES DEL NUEVO INSTITUTO MILITAR:

Jefe de Instituto Militar: Capitán D. Aurelio Mario Ramón Canessa.

Subjefe: 1er.Teniente D. Miguel Luciani.

Encargado de la compañía de instrucción: Suboficial Auxiliar Ángel Alberto Alonso (proveniente de Gendarmería Nacional).

Encargado de Pabellón Estudio: Suboficial Mayor Spadachini.

Subinstructores:

- Suboficial Ayudante Oscar S. Pacífico (Seguridad y Defensa, proveniente del Ejército Argentino).
- Cabo 1ro Ángel J. Rivoira (Seguridad y Defensa, Promoción XIV-E.Sb.A.).
- Cabo Enrique W. Lunardello (Seguridad y Defensa, Promoción XVI-E.Sb.A.).
- Cabo "Mono" Rodríguez (Seguridad y Defensa, Promoción XVI - E.Sb.A.).
- Cabo Edmundo R. Vicentín (Promoción XVI – E.Sb.A.).

Tenían instrucción, aula, tiro, desfile con máuser, etc.

"ESCUELA DE SUBOFICIALES DE AERONÁUTICA". CUERPO PROFESIONAL - ESCALAFÓN OFICINISTAS

Las siguientes Promociones de la especialidad Oficinistas, la XIV, XV, XVI y XVII del Cuerpo Profesional del Escalafón Oficinistas se formaron en la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica (Córdoba).

Eran regulares algunos de tres años, otras de dos años y otro año y medio. Ellos estaban en la 8va Compañía juntos con la Especialidad Contable. La Promoción XIV, fueron los Aspirantes de IIIer. Curso, egresados el 10 de diciembre de 1957. La Promoción XV hizo 2 años y medio.

Integraban la citada Promoción los Suboficiales Ramón V. Olmos, Juan Carlos Oscke, (fue encargado de la División Contaduría en el Edificio

Cóndor). Otro Suboficial como Ramón I. Burset, Luis A. Garabaglia, que de Aspirante tenía mayor promedio que Nardecchia (pero no podía ser abanderado por la especialidad), egresaron en agosto de 1961. La Promoción XVI, hizo dos años como el S.M. (R) VGM Ángel Diógenes Sánchez, quien fuera el primer Suboficial del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Egresaron a fines de 1961.

La Promoción XVII hizo un año o año y medio, ingresados aproximadamente a mediados de 1960 o principios de 1961, ya hacía como dos años que no había ingresos para esas especialidades en la E.Sb.A.

Curso Profesional de Oficinistas "C.I.P.R.A." En el año 1961, en el Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica (C.I.P.R.A.) quedó definitivamente instalada la especialidad "Oficinista".

Primer distintivo del cargo de Suboficial de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.
Imagen: aldocampos®

UN CURSO Y SU BAUTISMO DE FUEGO. 1955.

TESTIMONIO DEL S.P. (R) NORBERTO ANTONIO MAZZONE. PROMOCIÓN XII. OFICINISTA.

Escuela de Aeronáutica de El Palomar. "Curso Profesional de Oficinistas"



S.P. (R) Norberto Antonio Mazzone. Foto: Sitio de Facebook "Suboficiales F.A.A.". Digitalización: aldocampos®

"Nuestro Curso del año 1955, estaba por ser dado de baja en su totalidad.

Nací el 14 de abril de 1938 en el Hospital Rawson de la Capital Federal y a los 3 meses de vida mis Padres, se trasladan a Avellaneda, a una casa ubicada en la calle Catamarca, entre Galicia y Méjico; a 50 metros de la famosa Fábrica de jabón y puloil[68] Llauró y allí en sus altos y largos paredones, aprendí a jugar al fútbol, primero con la pelota de trapo hecha con medias, comúnmente de mujer y luego con la de goma a rayas blancas y rosadas y por último con la de Cuero, con cámara en su interior y su costura de tiento, para cerrarla y que no se notara el pico oculto en su interior.

El ingreso a la Escuela de Curso de Profesionales de El Palomar fue un 1° de marzo de 1955. No creo que haya sido distinto a los actuales, pese a las 7 décadas de diferencia. Hasta la puerta de La Base Aérea El Palomar, me acompañó mi Padre; quien me abrazó y me dijo "Ve y sé un Buen Alumno, y recuerda que tus Padres están esperanzados en Ti. Suerte, Hijo".

Entré y unos metros más adelante, vi cómo me quedaba mirando que yo me perdiera dentro de la Base. La disciplina no creo que hayan variado mucho de la actual, por lo tanto, he de saltar muchas costumbres y detalles. Entre las materias, estaban Castellano, Matemáticas, Geografía, Historia, Caligrafía, Taquigrafía, Mecanografía. En Instrucción, desarmado y armado de Armas, marcha, tiro, defensa personal, etc. Todo ello en 9 meses y algunos días. De los 250 que entramos aquel día, sólo 78 egresamos a mediados de diciembre de ese mismo año y el 25 de diciembre volví a la Escuela porque me toco guardia hasta

[68] El puloil es un polvo limpiador abrasivo compuesto por sulfato de sodio, carbonato de calcio y de sodio. Se utiliza para limpiar paelleras y ollas con mucha grasa.

presentarme a mi destino, el "Cuartel Maestre", que después se denominó "Comando de Material".

Revolución de 1955

"El año 1955 presentaba un ambiente político nada tranquilo. Existían corrillos que parte de la población y gran fracción del personal militar estaba disconforme con el Gobierno que ejercía el presidente el General Juan Domingo Perón. A cargo de la Escuela, se encontraba el Capitán Melchor Gez, como su segundo se desempeñaba el Teniente Eduardo Campi.

Nada impedía la capacitación de los alumnos, quienes, con su poca edad entre los 16 y 19 años de aquel entonces, se encontraban compenetrados en asimilar las enseñanzas que se le impartían (capacitación y disciplina militar). Fueron pasando los meses, la acumulación conocimientos de los alumnos era excelente (los que no reunían las condiciones necesarias para su futuro desempeño, habían sido separados), por lo tanto, nada hacía intuir que se iba a pretender alterar el orden Constitucional del País.

Entre los acontecimientos de aquel tan sonado año y en virtud que ya en su mayoría están volando muy alto y como con ello no he de perjudicar a nadie, he de recordar que, en el mes de junio, nos despiertan con la orden de "vestirse de Instrucción", cosa que todas las mañanas hacíamos. Pero, se complementó la orden del jefe de Curso de suministrar a los alumnos Armamento y Munición de Guerra.

Marchamos por el Pueblo de Palomar y nos desplegaron sobre el terraplén del Ferrocarril, que nos separaba del Colegio Militar, a la espera de Órdenes, separados lo suficientemente uno del otro como para llevar a cabo un cambio de disparos y listos para instalar la sable bayoneta en el fusil, por si la lucha se llegara a realizar cuerpo a cuerpo. La incertidumbre de lo que estaba pasando, sumado al lógico temor de lo que podía suceder, hacía que los jóvenes alumnos se encontraran desconcertados.

En el terraplén que hacían las veces de trinchera, los alumnos ahora combatientes próximos a recibir su bautismo de fuego, recibieron su precario desayuno de guerra, que consistía en el tradicional mate cocido y trozo de pan francés. Pasado el mediodía, con el cuerpo dolorido por la incómoda posición (inclinados sobre el terraplén) y cuando ya el estómago pedía urgente abastecimiento, llegó la orden de replegarse a la escuela.

Ya en formación y antes de ir al comedor, se nos notificó que hubo un conato de rebelión militar en contra del gobierno, pero que había fracasado en su intento de tomar el poder. No se les indicó que participación asumió la Escuela en el hecho. Por lo comentado por Hijos de Suboficiales que estaban cursando con nosotros, nos enteramos del movimiento contra el Presidente y que nuestro Curso, por Orden del Jefe, fuimos contrarios al Presidente y que el Capitán junto con otros revolucionarios se había refugiado en Montevideo.

El Curso estaba por ser dado de baja en su totalidad, pero el Teniente Eduardo Campi nos defendió a muerte, aduciendo

nuestro cumplimiento de órdenes, aun si saber el motivo de las mismas, dando un ejemplo de disciplina militar. Todo volvió a la normalidad; la vida cotidiana no daba lugar a ningún tipo de cambio, lo único extraño era la ausencia del Director de la Escuela, quien hacía ya varios días que estaba ausente, pero como era lógico, no se daba al alumnado ningún tipo de información al respecto.

Pasaron los meses; el alumnado estaba deseoso que llegara pronto el fin de año y poder finalizar con satisfacción el aprendizaje, logrando el ansiado egreso. Mientras tanto el Director no había vuelto a la escuela y ya estaba transcurriendo el mes de septiembre. Entonces sucedió que, una mañana se da la orden de equipar al personal con armas y municiones de guerra. Se ordena que, ante un posible ataque de tropas enemigas, se custodiaría el barrio aeronáutico, que se encontraba deshabitado. Algunos alumnos debían patrullar las calles en todos los sentidos y otros deberían custodiar el tanque de agua del barrio subidos en el mismo, desde allí también, ver si alguien se aproximaba.

Nuestro amigo, asignado al patrullaje de una de las calles, en determinado momento, es esperado por otro alumno que lo hacía por otra calle perpendicular. Le dice que, a 50 metros, en una de las casas se oían ruidos extraños, análogos a cadenas que se arrastran y a tarros de lata. A sabiendas que en el barrio nadie debía estar, deciden averiguar lo que estaba pasando. Tomando las precauciones del caso, y poniendo en prácticas las enseñanzas recibidas, cubriéndose el uno con el otro con su correspondiente armamento, penetran primero en el living comedor, luego siguen hacia la cocina que se encontraba más al fondo y allí se percatan que el ruido a cadenas, que en medio de la noche y a los 16 jóvenes años, se presentan como fantasmales, era ahora mucho más nítido, y provenía del jardín del fondo de la vivienda.

Tomando más precauciones, si es que aún se podían, abriendo la puerta mosquitero y la metálica, se arrojan hacia el lugar. Grande es la sorpresa al comprender que el ruido era producido por un perro que los locatarios habían abandonado atado en su casilla, y en su desesperación al estar hambriento, luchaba con sus pocas fuerzas que le quedaban para tratar de desprenderse de su atadura, sacudiendo así la cadena que se golpeaba contra los recipientes de metal para las comidas. Conclusión, revisaron el contenido de la heladera de la casa y en ella encontraron un pollo hecho al horno, que, en su imprevista huida, dejaron los propietarios. Lo tomaron y en su lugar dejaron una nota de lo acontecido, donde explicaban que se lo dieron al perro. Lo que no dijeron fue que las mejores partes se las comieron entre ambos, luego de desatar al can y dejarlo en libertad. Con esa y otras anécdotas, pasaron alrededor de una semana, hasta que llegó la orden de repliegue sin que haya pasado nada relevante con relación al hecho beligerante en sí.

Ya en la Escuela, se los llamó a formación y se les comunicó que había un nuevo Gobierno en el País, que lo ejercía una Junta Militar, que había derrocado al General Perón. Al día siguiente y habiendo vuelto la Escuela a la normalidad, notaron con sorpresa

que se hacía nuevamente cargo el antiguo Director de la Escuela. Luego de un tiempo pudieron enterarse "con mucha sorpresa", que en el intento de golpe del mes de junio el Director de la Escuela se había declarado rebelde del Gobierno constituido, y que ante el fracaso debió exilarse en la vecina orilla de Montevideo, Uruguay.

Lógicamente el Gobierno Peronista pretendió dar de baja a los alumnos, pero el Subdirector explicó que el alumnado fue inquebrantable a la disciplina aprendida y respetó las órdenes recibidas. Que por dicha causa no merecía ese triste final. Que él, como Subdirector se comprometía a ser fiel al Gobierno constituido. Esto fue escuchado y se permitió a la Escuela continuar. Llegado el mes de septiembre y estando al tanto de lo que sucedía el subdirector; y dando cumplimiento a la palabra empeñada, se declaró partidario del Gobierno. En esta ocasión triunfaron los insurrectos.

Por haber tomado esta decisión, los insurgentes ahora a cargo del Gobierno, deciden abortar la Escuela y en el momento de tomar la decisión, volvió al País el Director, quien, poniendo el grito en el cielo, dijo que no iba a permitir que se tomará esta decisión en razón que la Escuela se había jugado por la Revolución Libertadora en el mes de junio. De esta forma al poder continuar cursando, se llegó a fin de año y por fin los alumnos recibieron su "Diploma". Pertenezco a la Promoción XII, del Curso Profesional de Oficinistas.

Después, algunos adquirieron otras especialidades como: Inteligencia, jefes de Aeródromos que fue mi caso, Contables, Comunicaciones, etc. Anécdota de 2 años después Un día como hoy, pero del año 1957, siendo Yo Voluntario de 1ra. y prestando servicios en el Cuartel Maestre General, ocurre el día de la mayor temperatura, récord hasta hoy de 43 grados. Recuerdo que era tan insoportable en pleno centro de la Capital Federal, que nuestro encargado, el S.A. Ernesto Domingo Pintos, pidió permiso a nuestro jefe de Departamento, Vicecomodoro Alfredo Joaquín Real, para tomarnos Franco en el lugar; comprar helado y jugar al truco, hasta el horario de partida."

S.P. (R) Norberto Antonio Mazzone Especialidad Oficinista Promoción XII Escuela de Cursos Profesionales de "El Palomar".

Testimonios: Gentileza sitio Facebook "Suboficiales FAA".

SUBOFICIAL MAYOR (R) LIMBER MARTÍNEZ.

Oficinista. Promoción XIII. Instituto de formación Militar Profesional. Barrio Uno Esteban Echeverría Ezeiza – 1956.



S.M. (R) Limber Martínez
Foto: aldocampos®

Nació en la localidad de Charras, provincia de Córdoba, el 9 de marzo del año 1938. Su padre era panadero y se trasladó con su familia a la localidad de Las Higueras, instalando allí una panadería. Por medio de un conocido el Suboficial Mayor Macarrón que estaba destinado en el Taller Regional Rio IV, fue quien le aconsejo a inscribirse a la Aeronáutica, se inscribió y rindió los exámenes, junto a sus amigos Picardi, Chávez, Neirotti (se fue de baja) y otro que no recuerda su apellido. Viajaron en tren, en esa época tenían asiento de madera, llegaron a Retiro y de

allí a El Palomar. Como ese año el curso dejó de realizarse en la Escuela de "El Palomar", todos fueron trasladados al nuevo Instituto Militar de reclutamiento en las instalaciones del Barrio Uno, frente a los bosques de Esteban Echeverría de la localidad de Ezeiza.

Ingresaron el 2 de abril de 1956 aproximadamente más de doscientos aspirantes y egresaron 52 Voluntarios de II el 15 diciembre de ese mismo año.

Su primer destino fue el Comando Aéreo de Combate sito en Charcas 1659. Su segundo destino el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, sito en la calle 25 de mayo 658, Capital Federal. Luego el Hospital Aeronáutico Central. Más tarde al Edificio Cóndor, en la División Teletipo del Comando de Personal. Luego realizó el curso de Inteligencia Aérea. Fue Encargado Accidental de la Compañía del Curso de Aspirante a Oficiales de Reserva (CAOR), en la Ciudad de Reconquista, curso de duración de un año para aquellos soldados que tenían el titulo piloto privado y aprobado el mismo, al cabo de un año, obtenía la licencia de Piloto Comercial y pasaban a la reserva con el grado de Alférez, pudiendo el que deseaba incorporarse a la actividad dentro del cuerpo comando "C" con el grado de reserva, pudiendo llegar como máximo al grado de Vicecomodoro (año 1961). Luego tuvo destinos como el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, Presidencia (SIDE), Palomar (Unidad alojada inteligencia – SIFAA). Sus últimos cuatros años prestó servicios en el Hospital Aeronáutico Central (HAC). Su retiro efectivo fue en 1997 con 40 años de servicio simples. Actualmente vive en Villa Devoto, Capital Federal, Buenos Aires.

Suboficial Mayor (R) VGM EDB Juan Carlos Luján

Oficinista. Promoción XIII. Instituto de formación Militar Profesional. Barrio Uno Esteban Echeverría Ezeiza – 1956.

Nació en Capital Federal un 29 de octubre de 1939, su padre era ferroviario y su madre ama de casa, en el año 1942 su familia se trasladó a la localidad de Villa Adelina, provincia de Buenos Aires y de allí a Villa Ballester donde cursó sus estudios primarios en esa localidad. Al fallecer su padre trabajó en Bonafide y otros trabajos extras y trasladándose finalmente a la localidad de Villa Celina de dicha provincia.



S.M. (R) EDB-VGM Juan Carlos Luján.
Foto: www.marambio.aq

En el año 1955 se postuló como Aspirante de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea y por un problema médico momentáneo no pudo ingresar, al año siguiente ingreso como Aspirante en el Curso Profesional de Oficinistas del "Instituto Militar Aeronáutico". Luego de egresar el 15 de diciembre de 1956, prestó servicios en la Dirección General del Personal (DGP) donde además de su destino interno, realizaba turnos de teletipista. Cumplió, además, las funciones de Auxiliar de Defensa (tropero) en la Compañía Grandes Reparticiones, donde recibían instrucción militar los soldados que prestaban servicio en varios organismos que se encontraban en la Capital Federal.

Designado en la Compañía de Aspirantes, como encargado del detall y como Subinstructor, dando instrucción y cumpliendo

semanas en el primer y segundo curso en el Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica (CIPRA).

Fue seleccionado para integrar la Dotación Antártica de la Base Aérea Teniente Matienzo 1967/68, realizando cursos en el Destacamento de Instrucción Andina del Ejército Argentino en San Carlos de Bariloche, de esquiador militar, especialidad adquirida y de Supervivencia en alta montaña invernal y zona fría.

Navegando desde Buenos Aires hasta la Antártida Argentina en el mes de noviembre y por razones operativas no pudieron llegar a Matienzo y dejaron las 300 toneladas de carga y combustible en la Base de Ejército Esperanza, para trasladarla desde allí por sobre mar congelado y barrera de hielo a dicha base, teniendo que regresar a Buenos, aquellos que no habían llegado a Matienzo.

Tuvo que volver a realizar el curso de Supervivencia en alta montaña invernal en la nueva Escuela de Instrucción Andina en Bariloche, donde colaboró con la instrucción con los instructores del Ejército.

En noviembre de 1968 volvió a la Antártida, para integrar la Dotación Matienzo 1968/69 donde relevaron a los integrantes de esa base antártica que estaban en emergencia severa, en una operación de abastecimiento y rescate inédita lograron todos los objetivos e hicieron que vuelva a funcionar normalmente la Base Matienzo y en el mes de abril comenzó la Operación Marambio.

*Con el grado de Suboficial Auxiliar, integró la **"Patrulla Soberanía"**, la que, con picos, pala, explosivos y viviendo en carpas, construyeron la primera pista natural de tierra en la Antártida, la que permitió aterrizar aviones de gran porte con tren de aterrizaje convencional, es decir con sus ruedas, lo que hizo romper el aislamiento que existía hasta entonces con el Continente Antártico.*

Al regreso prestó servicios en la División Antártida y durante el año 1970 realizó el Curso de Inteligencia, siendo destinado en el egreso en la Jefatura II – Inteligencia, para ser destinado como Encargado del Órgano de Inteligencia del Comando de Material.

En 1971 realizó la especialización de Operador de Sistema de Entrega Aérea que entonces se denominaba Auxiliar de Carga, volando en los Aviones G-II, Fokker F-27 en vuelos regulares y de LADE en la Patagonia y en las Islas Malvinas, posteriormente en aviones Fokker F-28 y los últimos años de su carrera en el sistema de armas Hércules C-130.

*Como tripulante de los aviones Hércules C-130, participó en la Guerra de Malvinas, aterrizando en Puerto Argentino el 2 de abril de 1982 en dos oportunidades, continuando con la realización de distintos vuelos antes y durante el bloqueo inglés (traslado de carga y personal, reabastecimiento en vuelo de aviones caza, exploración y búsqueda de blanco ciertos, etc.), habiendo recibido por una de las misiones, la condecoración **"Medalla la Nación Argentina al Valor en Combate"**, reconociendo su actuación, por sus relevantes méritos, valor y heroísmo en defensa de la Patria.*



Por Resolución No 1011/89 del JEMGFAA publicada en Boletín Aeronáutico Público 2541, se reconoce a los integrantes de la **"Patrulla Soberanía"** como Fundadores de la Base Aérea Militar "Vcom. Marambio"
Fuente: www.marambio.aq

Pasó a situación de retiro voluntario con el grado de Suboficial Mayor EDB (Expedicionario al Desierto Blanco) y VGM en el año 1986 y continuó trabajando en la vida civil como Gerente General de una Mutual, tarea que todavía está cumpliendo.

Luego de su retiro, puso en marcha la "Fundación Marambio", que tiene como objetivo la realización de obras de interés general, que consisten en difundir por todos los medios y en particular en establecimientos educacionales y culturales, temas relacionados con el quehacer Antártico en general y en especial, el acontecimiento de trascendencia Nacional, Histórica y Geopolítica, que fue la fundación de la Base Marambio de la Antártida Argentina, curricula que se encuentra incluida en el Calendario Escolar de todas las provincias del País.

> *"Respecto a nuestra promoción estoy orgulloso de pertenecer a la misma, salimos bien capacitados para el desempeño de muestra tarea y una profunda instrucción militar. De la Promoción XIII, muchos Suboficiales se destacaron en su carrera, uno de ellos pasó a revistar como Personal Militar Superior, otros fueron Auxiliares Agregados Aeronáuticos en el exterior, otros Encargados de la Base Marambio, otros participaron en la guerra de Malvinas y todos fueron excelentes en sus funciones."*

Curso de Clases Oficinistas. B.A.M. "El Palomar"

Pictorial

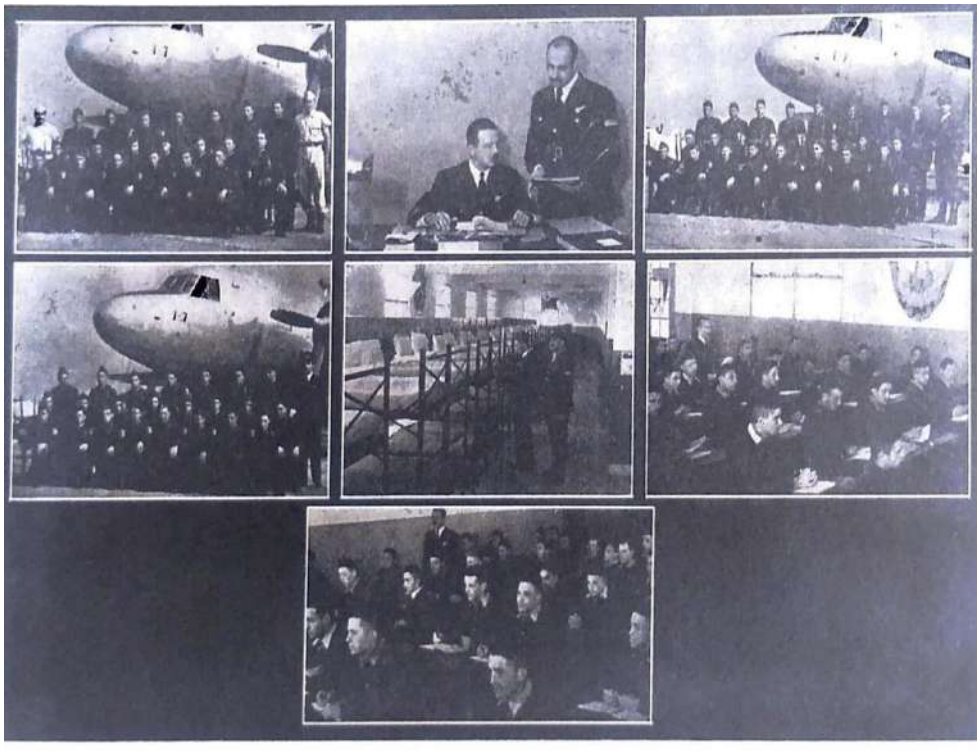




S.M. (R) Rodolfo Amato. Oficinista perteneciente a la "época de Ejército". A partir de 1943 se producen los primeros egresos de esta especialidad. En las fotos, portando el uniforme de Ejército (jerarquía de Cabo) y con el uniforme de la aeronáutica militar con la jerarquía de Suboficial Auxiliar. Foto: Vía Cecilia Vergara.



El Suboficial Rodolfo Amato (primero a la izquierda) posa delante de un DH "DOVE" del Comando en Jefe de Aeronáutica, seguramente presto a realizar una comisión del servicio. Foto: Vía Cecilia Vergara.



CURSO DE OFICINISTAS EN ACTIVIDAD

Foto: Archivo del Autor.







Fotos: Gentileza Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."





S.P. Ángel Alberto Alonso Encargado. De Compañía.

Voluntario de 1° Norberto Antonio Mazzone.

Fotos: Gentileza Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."

ESCUELA DE INTENDENCIA. CURSO DE CLASES DE INTENDENCIA. B.A.M. "EL PALOMAR"

Bajo la directa dependencia de la Dirección Administrativa de Aeronáutica funciona en la Base Aérea Militar "El Palomar", desde su creación en el año 1946, la Escuela de Intendencia, instituto encargado de la formación del personal para una de las ramas de los cuerpos profesionales auxiliares.

La instrucción que se imparte en el mencionado instituto, participa de las características propias del medio en que habrán de actuar a su egreso los alumnos. Por ello, es tan esmerada, tanto en lo administrativo como en lo castrense, que inculca a los estudiantes los conceptos de la disciplina y espíritu militar que constituyen la base fundamental de sustentación de las Fuerzas Armadas, tanto en la paz como en la guerra.

Como consecuencia de esta acción didáctica integral, los cuadros de la Aeronáutica han incorporado a sus filas numerosos profesionales, que, con vocación por la actividad aérea, revistan como Oficiales de Intendencia y se desempeñan con eficiencia en las tareas relativas a la administración de los recursos que concurren a su funcionamiento.

Asimismo, muchos jóvenes han egresado en calidad de Clases de Intendencia, desempeñándose como auxiliares del Oficial de la especialidad. Para el personal subalterno existe la posibilidad, como un incentivo en su carrera, de alcanzar la categoría de personal superior, siempre que reunieran las condiciones exigidas. Las complejas y delicadas funciones que corresponden al abastecimiento, la regulación de fondos y la distribución de recursos, como partes de la administración de una organización militar, se

estudian en todos sus aspectos en la Escuela de Intendencia, a la cual también incumbe velar por el perfeccionamiento en el orden profesional, de los oficiales, suboficiales y clases, dotándolos de los conocimientos necesarios que facilitarán su desempeño, con la máxima eficiencia, en las tareas que tiene asignado el Cuerpo Profesional Auxiliar de Intendencia.

Son fuentes de reclutamiento de la Escuela de Intendencia de Aeronáutica:

- Para Alféreces "en comisión": Doctores en Ciencias Económicas, Contadores Públicos Nacionales y Peritos Mercantiles Nacionales.
- Para Suboficiales de los escalafones de Intendencia (Subescalafón de Auxiliares de Aprovisionamiento):
  - Oficinistas.
  - Tropas de Aeronáutica.
  - Sargentos del Escalafón de Intendencia (Subescalafón de Auxiliares de Aprovisionamiento)
- Para Auxiliares de Aprovisionamiento:
  - Ciudadanos con segundo año de estudios secundarios aprobados.
  - Oficinistas.
  - Tropas de Aeronáutica.
  - Empleados Civiles de la Secretaría de Aeronáutica.

La guerra exige para el desarrollo de las operaciones militares, la existencia de un ininterrumpido servicio de abastecimiento que le da la vida y mantiene a las unidades combatientes en permanente estado de acción. La Secretaría, compenetrada de la importancia que, especialmente para el empleo de la Fuerza Aérea Argentina tiene este aspecto, impulsa por todos los medios a su alcance la especialización profesional de quienes han de integrar su compleja organización. *(Extraído de: LA AERONÁUTICA NACIONAL AL SERVICIO DEL PAÍS. MCMXLVIII. República Argentina. Secretaría de Aeronáutica de la Nación.)*



Testimonio

El Doctor Alejandro Vidal es hijo de un Suboficial egresado de la Escuela de Intendencia con sede en la BAM El Palomar y nos brinda un testimonio sobre la vida y carrera de su padre, S.M.(R) Enrique Juan de Dios Vidal:

> *Él nació en 1935 en Capital Federal; hizo la primaria en el Colegio del Salvador y la secundaria en Industrial Otto Krause, egresando como Técnico Electrónico. Ingresó a la Escuela de Intendencia de El Palomar en 1954 y egresó como cabo. Prestó servicios en Dir. Gral. de Abastecimiento, Talleres Gráficos de Aeronáutica y la Dirección General de Contabilidad y Finanzas en la que estuvo la mayor parte de su carrera. Entre 1974 y 1977 fue por examen de mérito Auxiliar de la Agregaduría Aeronáutica y Militar en el Reino Unido. A fin de 1977 ascendió a Suboficial Mayor. Pasó a retiro en 1984 y siguió prestando servicios hasta 1990 en el Dpto. Habilitación de la Jefatura Militar del EMGFA. Posteriormente fue Jefe de Contaduría en el Instituto Nacional de Cinematografía (1992-98) y administrador del campo Cabeza de Caballo del Círculo de Oficiales de la FAA (1998-2003).*

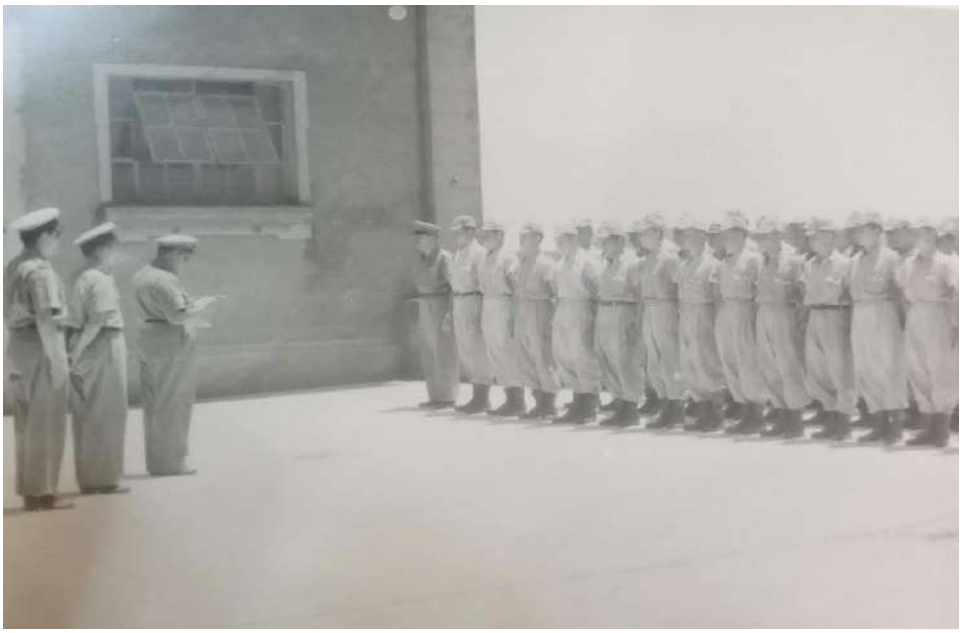
Continúa el Doctor Alejandro Vidal…

> *En esa época en el escalafón se ingresaba como Voluntario para hacer carrera como Suboficial y de ahí (previo examen) salían los futuros oficiales de Intendencia, situación que se mantuvo hasta 1962 ó 1963 cuando se creó el Escalafón Contable en la Escuela de Aviación Militar. Pero hasta el brigadier Fernández todos los Directores Generales de Contabilidad y Finanzas habían sido suboficiales. El primer Director General proveniente de la EAM fue el brigadier Flores.*















Las referencias de las fotos son: La Escuela con sus autoridades, personal de cuadros y voluntarios en la tradicional escalera; clase de inglés; clase de dactilografía; formación; práctica de orden cerrado; práctica de desfile; clase de natación en la pileta de la Facultad de Derecho de la UBA; clase de gimnasia en el gimnasio de la misma Facultad; práctica de tiro. Texto y fotos: Dr. Alejandro Vidal.



Izquierda: El Cabo Primero Juan de Dios Vidal (Especialidad Contabilidad) posando para la clásica foto de legajo, año 1957. Derecha: Portando chaquetilla blanca, y ante un ocasional transeúnte que lo observa, caminando por la Avenida de Mayo, Capital Federal. Fotos: Dr. Alejandro Vidal.



Banderín perteneciente a la Dirección de Intendencia Aeronáutica. Colección Walter Marcelo Bentancor.

ESCUELAS DE APRENDICES OPERARIOS

Estas escuelas fueron creadas por la Resolución N° 610/46 publicada en Boletín Aeronáutico Reservado N° 106. En los considerandos se advierten los dos supuestos básicos y concurrentes que llevan a la creación de estos institutos. Por su parte dice:

> *"Que el desarrollo orgánico y material alcanzado y a alcanzar por la Aeronáutica, hace imprescindible arbitrar los medios para aumentar numérica y técnicamente los núcleos de personal civil de especialistas y obreros aeronáuticos, destinados a los talleres de reparación y regional."*

Al nacer como institución la Aeronáutica Argentina aparece como cuestión muy importante asegurar las fuentes que le proporcionarían personal civil especializado en las distintas técnicas que implica el trabajo aeronáutico.

Durante un discurso efectuado con motivo de la entrega de diplomas a técnicos egresados en los años 1960/1961, el Vicecomodoro Asdrúbal A. Cimadevilla expresó:

> *"La Aeronáutica Militar junto con la creación de cada Base Aérea, se vio en la necesidad de atender a dos problemas en cuanto atañe a la integración de los planteles del personal civil especializado. En primer término, hubo de considerar necesidades inmediatas por lo que tuvo que recurrir a especialistas formados en otras ramas de la mecánica y mediante cursos acelerados adaptarlos a las características y técnicas del trabajo aeronáutico. En segundo lugar, debió contemplar las necesidades mediatas, que inevitablemente habían de surgir con el lógico crecimiento de las instalaciones y dotaciones de aviones. De esta previsión del futuro nacieron, casi simultáneamente en todas las bases, escuelas internas cuya misión específica era la de preparar artesanos con una base teórico-práctica, acorde con las necesidades de la Fuerza Aérea".*[69]

En la segunda parte de la Resolución ya citada se expresa que:

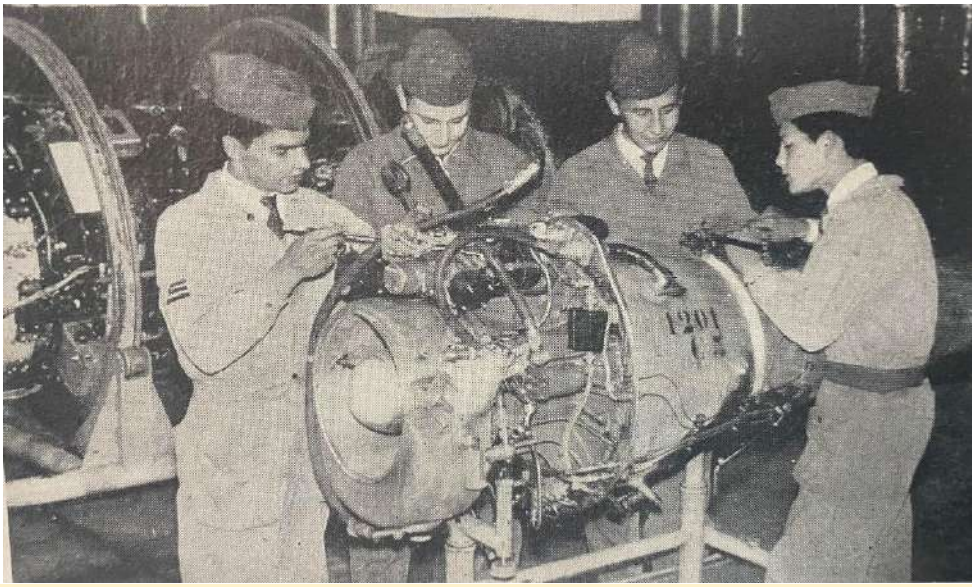
> *"Los talleres de reparaciones de las Bases Aéreas, Institutos y Talleres Regionales, por los trabajos que en ellos se realizan, la calidad del personal de Jefes, Capataces y Operarios especializados y los materiales, equipos, maquinarias, herramientas, etc., con que cuentan, poseen un ambiente particularmente propicio para el aprendizaje..."*

Para dejar en claro la calidad educativa, son suficientemente ilustrativas las palabras finales del Vicecomodoro Cimadevilla en su discurso del año 1960:

> *"La Aeronáutica os ha brindado lo mejor de lo que posee; ninguno de vosotros podrá decir que hizo una sola práctica en un avión en desuso o anticuado. Se ofreció para ello el último, el más moderno, aquel por el cual la Nación hizo un verdadero esfuerzo económico para comprarlo o construirlo. El instrumento que calibraron o colocaron vuestras manos juveniles, bajo la mirada atenta del*

[69] "LAS ESCUELAS DE APRENDICES" Un aporte poco conocido de la Fuerza Aérea Argentina al desarrollo del país. MARTIN, Alfredo Vicente S.M. Revista Nacional Aeronáutica y Espacial. Noviembre 1962.Págs. 28/32.

maestro de práctica, al instante servía a la tripulación de una máquina en una misión del servicio."[70]



Alumnos de III Año realizando prácticas en la Sección Motores del Taller Aeronáutico de la IV Brigada Aérea, con una turbina perteneciente a un avión Morane Saulnier MS-760. Foto: Revista Nacional Aeronáutica y Espacial.

ESPECIALIDADES DICTADAS EN LAS ESCUELAS DE APRENDICES OPERARIOS

- Montador de avión.
- Montador de material radioeléctrico.
- Chapista de aviación.
- Electricista de aviación.
- Instrumentalista de avión.
- Electricista mecánico.
- Ajustador.
- Tornero.
- Fresador.
- Plegador de paracaídas.
- Pintor aeronáutico.
- Mecánico de automotor.
- Entelador aeronáutico.
- Mecánico de entrenadores terrestres.

[70] "LAS ESCUELAS DE APRENDICES" Un aporte poco conocido de la Fuerza Aérea Argentina al desarrollo del país. MARTIN, Alfredo Vicente S.M. Revista Nacional Aeronáutica y Espacial. Noviembre 1962.Págs. 28/32.

- Mecánico armero.
- Mecánico de hélices de avión.
- Carpintero aeronáutico.

Plan de Estudios – Materias Dictadas

- Matemáticas.
- Geografía.
- Historia.
- Castellano.
- Tecnología de Aviones.
- Dibujo.
- Física-Química.
- Educación Democrática.
- Gimnasia.
- Práctica de Taller.
- Electricidad.
- Mecánica Racional.
- Inglés.
- Estática y Resistencia de Materiales.
- Elementos de Máquinas.
- Cultura Social.
- Aerodinámica General.
- Técnica de la Construcción y Reparación de Aviones.
- Motores.
- Organización Industrial.
- Instalaciones Eléctricas Aeronáuticas.

Finalidad de las Escuelas de Aprendices

La creación de estos Institutos tuvo por finalidad satisfacer concretamente los requerimientos de personal civil especializado de la Fuerza Aérea. Hacia el año 1960, el ingreso había sido muy limitado no obstante haber cumplido el objetivo fijado. Como ejemplo, vale aclarar que de los 120 empleados especialistas civiles que formaban la dotación del Grupo Técnico 4 (IV Brigada Aérea Mendoza) 110 eran egresados de la Escuela de Aprendices de esa unidad.

Sin embargo, prontamente y siempre teniendo en cuenta el período 1945-1960, la mayoría de las brigadas aéreas habían completado sus planteles básicos no viendose en la necesidad de mas incorporaciones de este personal, por lo cuál dicha situación puso en duda la continuidad de este método de formación.

Es por ello, que la Aeronáutica Militar ofrecía a los alumnos la posibilidad de incorporarse sin exámen de ingreso en el recientemente creado C.I.PR.A.

(Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica) en Ezeiza, Provincia de Buenos Aires, una vez aprobado el 3er Año, y de este modo continuar la carrera como Suboficial.

La otra alternativa consistía en continuar estudios superiores en el medio civil; líneas aéreas; industrias que ofrezcan aplicación a la especialidad adquirida, etc.

En el año 1954, se firmó un convenio con la entónces Comisión Nacional de Aprendizaje y Orientación Profesional, quedando en manos de esta repartición la enseñanza teórica y la IV Brigada Aérea por intermedio de su Escuela de Aprendices de la faz práctica. Esta vinculación dío como resultado la creación de la Escuela N° 246, teniendo como alumnos a los que incorpora anualmente la IV Brigada Aérea.

El Plan de Estudios consistía en dos ciclos tradicionales: básico y técnico, con una duración de 7 (siete) años, otorgándose al finalizar el título de "Técnico Aeronáutico". Durante el Ciclo Básico de tres años, los alumnos concurrian a la IV Brigada Aérea con horario de 8 a 12 en calidad de Aprendices y daba derecho al título de "Experto en Mecánica de Aviación"

N. del Autor: Si bien el ejemplo mencionado es referente a la actividad en la IV Brigada Aérea Mendoza, sirve para las demas unidades que contaban con estas Escuelas de Operarios Aprendices.

Al pasar al ciclo técnico, en la Escuela N°246, son dados de alta como agentes civiles de la Secretaría de Aeronáutica en la especialidad adquirida; la obtención del título de técnico los habilitaba para el ingreso a las facultades de todo el pais.

La Fábrica Militar de Aviones, la Escuela de Aviación Militar y el Taller Regional Quilmes también adhirieron al sistema.

Con respecto a las Escuelas Técnicas, el Comodoro (R) VGM Oscar Aranda Durañona expresa en su libro " La Patria Alada":

> *"La inquietud de Ángel María Zuloaga, en 1925, de crear la especialidad de mecánicos de aeronaves en el cuerpo de Suboficiales del Ejército se agudizó a partir de la inauguración de la Fábrica Militar de Aviones. Para cubrir la escasez de mano de obra especializada se empezó a contratar personal civil técnico ya capacitado, una práctica que nunca pudo ser sustituida. Al contrario, se amplió cuándo la Secretaría absorbió las funciones de control del tránsito aéreo y de administración de las grandes reparticiones.*
>
> *A partir de 1945, al permanecer en el Ejército la mayoría del personal militar subalterno no navegante, el vacío se cubrió con las Escuelas Técnicas que se inauguraron en 1946, en los Grupos Técnicos de la mayoría de las unidades y Talleres Regionales.*
>
> *Estos centros de enseñanza constituyeron uno de los grandes aportes que hizo la Aeronáutica en las localidades del interior. Fundadas con la finalidad de obtener mano de obra con capacitación tecnológica, en numerosas poblaciones carentes de parques industriales, las escuelas Técnicas de las bases aéreas constituyeron los únicos caminos por dónde podrían transitar los lugareños para acceder a fuentes de trabajo tecnológicas.*

Gracias a los profesores, muchos de ellos Suboficiales o civiles Mecánicos de Aeronaves con años de experiencia, y a la disponibilidad de máquinas herramientas, motores, estructuras, y accesorios del material aéreo de dotación, estas escuelas fueron los polos que atrajeron a alumnos dispuestos a estudiar. Además, la disciplina casi militar en que estudiaban alentaba a los padres que veían en estas escuelas una salida laboral seria para sus hijos. En las aulas y talleres de todos los Grupos Técnicos, se formaron incontables camadas de Técnicos Aeronáuticos y electrónicos.

En 1947 comenzaron los Cursos de Aprendices para las Escuelas Técnicas de la BAM Tandil (13 alumnos), Instituto Aerotécnico (265), BAM General Urquiza (52), Taller Regional Río IV (19), Escuela de Aviación Militar (31), BAM El Palomar (103), Centro de Tiro y Bombardeo La Rioja-Chamical (37), BAM Reconquista (51) y Taller Regional Quilmes (210)".



Alumno Aprendiz Operario ejerce sus conocimientos sobre un motor I.Ae. R-19 "El Indio" perteneciente a un IA-35 "Huanquero" de construcción nacional. Foto: Archivo del autor.



Muchos de los Aprendices Operarios egresados de las Escuelas Técnicas Aeronáuticas continuaron sus carreras en la Aeronáutica Militar, como civiles o Suboficiales, mientras que otros lo hicieron en la aviación civil y comercial. Foto: Archivo del Autor.



Desde su creación en el año 1947 y hasta 1960 (el período que nos compete) las Escuelas de Aprendices aportaron un total de 1.279 técnicos egresados. Foto: Archivo del Autor.

CENTRO DE INSTRUCCIÓN PROFESIONAL DE AERONÁUTICA[71]



Imagen: aldocampos®

El Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica (CIPRA) fue creado el 1° de Junio de 1960 por Decreto N° 6203/60, publicado en Boletín Aeronáutico Reservado 1315.

En un predio próximo al Aeropuerto Internacional "Ministro Pistarini" Ezeiza, Provincia de Buenos Aires, este Instituto de formación buscó agrupar las especialidades que se dictaban en Brigadas Aéreas (Cursos de Clases Profesionales) o incluso en la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica (Córdoba).

Su primer Director fue el Comandante D. Ulderico Antonio Carnaghi y Jefe del Escuadrón Alumnos, el Comandante D. Diego Eduardo Cony Steve.

> *"Que es conveniente, si se tiene en cuenta la naturaleza de las funciones llamadas a desempeñar por el personal militar subalterno del cuerpo de comando y profesional, que los integrantes de cada una de estas agrupaciones se instruyan en organismos específicos;*
>
> *Que se considera como una solución adecuada al problema de la obtención del personal militar subalterno en las especialidades del cuerpo profesional de aeronáutica la creación de un organismo ejecutivo, destinado a tal fin;*
>
> *Que se cuenta con el personal y material para constituir el organismo ejecutivo que iniciará las actividades de formación del personal militar subalterno del cuerpo profesional de aeronáutica,*
>
> *El Presidente de la Nación Argentina-*
>
> *DECRETA:*
>
> *Artículo 1°- Créase el Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica (C.I.PR.A.), el cual tendrá la siguiente misión: Realizar la obtención del personal militar subalterno del Cuerpo Profesional a fin de satisfacer las necesidades de la Aeronáutica en este aspecto.*

[71] El escudo del Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica (CIPRA), fue actualizado y modificado a las bases de diseño de los escudos de Brigadas y Organismos, al momento de cambiar de jerarquía a Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Ezeiza, en 1979.

Los Cursos dieron inicio en el mes de marzo de 1961 y los Aspirantes contaban con una edad promedio de entre 16 a 21 años.

Las especialidades a las cuales podían optar estos jóvenes eran:

- *Auxiliar de Contabilidad.*
- *Auxiliar Oficinista.*
- *Enfermero.*
- *Conductor Motorista.*
- *Cocinero.*
- *Auxiliar Contra Incendio.*

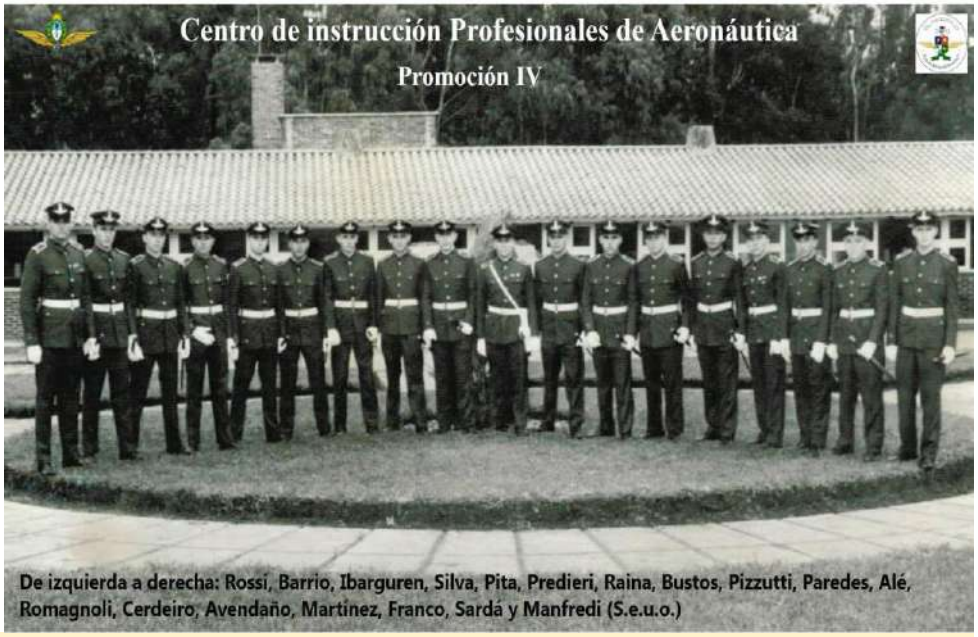
Posteriormente a su creación y a través de los años, se fueron agregando y desagregando especialidades, de acuerdo a las necesidades operativas de la coyuntura aeronáutica.

Estas especialidades fueron:

- Operador de Torre Control de Vuelo.
- Meteorología.
- Operador de Teletipo.
- Mecánico de Teletipo.
- Operador de Radar.
- Mecánico de Radar.
- Bandas Militares.
- Carga y Despacho de Aeronaves.
- Abastecimiento.
- Seguridad y Defensa.



Aspirantes de la especialidad Contabilidad. Año 1963. Foto: Gentileza Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."



Aspirantes pertenecientes a la Promoción IV. Año 1963. Foto: Gentileza Sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."

GENESIS DEL
CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

CAPITULO V



EVOLUCIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LOS SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina posan junto a un nuevo caza bombardero NA-F 86 F "SABRE". Año 1960. Foto: Sitio "Suboficiales FAA" Facebook.

CAPÍTULO V

MADE IN ENGLAND

A partir de 1947, la Fuerza Aérea Argentina comenzó a recibir nuevo material aéreo y distintos equipos de toda índole (artillería, radares, material rodante terrestre, etc.). Tal situación requirió de una profunda reorganización, tanto de personal como de adecuación de unidades.

Inglaterra se transformó en el mayor proveedor del armamento recibido por la novel tercera fuerza armada de la Nación. Cazas a reacción Gloster Meteor Fmk-IV, bombarderos pesados Avro *"Lancaster"* y Avro *"Lincoln";* diversos modelos de aviones de distinto tipo en cantidades que superaban ampliamente las doscientas unidades (ver Capítulo I Pág. 30/35).

Por supuesto que era imperioso capacitar al personal, no solamente a los tripulantes, sino también a los mecánicos. Pronto se organizaron sendas comisiones que tendrían como destino el viejo continente que aun sufría las consecuencias de la devastación causada por la Segunda Guerra Mundial.

Dentro del ambicioso plan de adquisición de aviones, equipos de comunicaciones y electrónica –la mayoría de ellos probados en combate– se encontraban los radares. Mayoritariamente utilizados por los ingleses, jugaron un papel fundamental para la detección temprana de la *Luftwaffe* en sus incursiones sobre las islas británicas, permitiendo que las unidades de caza de la R.A.F. (Royal Air Force) interceptaran a las *Luftflotte* (Flotas Aéreas) sobre el canal de la mancha, *"Nunca en el campo del conflicto humano tantos debieron tanto a tan pocos"* (Palabras del Primer Ministro británico Winston Churchill durante un discurso en tiempos de guerra frente a la Cámara de los Comunes) refiriéndose a los esfuerzos continuos de los pilotos ingleses y otras tripulaciones aliadas que luchaban en la Batalla de Gran Bretaña.

CLASES DE AERONÁUTICA "EN COMISIÓN"

Desde el aeropuerto *"Presidente Rivadavia"* sito en Morón, provincia de Buenos Aires, partieron en vuelo internacional hacia Inglaterra "*diecinueve (19) Cabos Primeros de la especialidad Electrónica, pertenecientes a la 2da y 3ra. Promoción de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica los cuales permanecerían en ese país por el término de un año para realizar cursos de instrucción sobre técnica y mantenimiento de radar. Fueron destinados a la Escuela de Radar N° 2 de la Real Fuerza Aérea, establecida en la ruta Londres – Bristol, próxima a la localidad de Yatesbury. Los cursos comprendían una introducción básica destinada a profundizar conocimientos en electricidad y radio. Inicialmente las autoridades de la escuela británica dispusieron que el personal de la FAA realizara un curso regular de tres meses"*[72]

En el mes de marzo de 1948 los técnicos argentinos iniciaban los denominados cursos avanzados de radar y comunicaciones que comprendían tres orientaciones:

a) Radares de a bordo, radio ayudas a la aeronavegación y aterrizaje (al respecto vale recordar que los bombarderos pesados *"Lincoln"* y *"Lancaster"* estaban equipados con radar y equipos de

[72] PUIG, JUAN JOSÉ Comodoro (R). PRIMEROS CURSOS DE RADAR. Aeroespacio. Marzo/abril 2000.

comunicaciones de a bordo, sistemas complejos y desconocidos para los argentinos), además de perfeccionarse en equipos SAR (Búsqueda y Salvamento).

b) Radares terrestres de vigilancia y control.

c) Equipos de comunicaciones multicanales VHF y de radiolocalización.

La instrucción en las dos orientaciones de radar se efectuó en la Escuela de Radar N° 2 en tanto que la de comunicaciones tuvo lugar en Cranwell, localidad situada al norte de Londres. *"Con el asesoramiento de las autoridades docentes británicas, el Teniente Coll Areco (Oficial designado como Jefe de Curso) asignó seis alumnos para cada una de las orientaciones de radar y siete para la orientación en comunicaciones"*[73]

La relación de los Clases de la Fuerza Aérea Argentina con sus pares ingleses, escoceses, irlandeses y galeses era *"muy amigable"* sobre todo en los momentos de ocio, compartiendo divertidas salidas en un Londres que aún mostraba la destrucción causada por los bombardeos alemanes y el racionamiento de los insumos básicos (alimentos y servicios).

Finalmente, la instrucción finalizó en el mes de septiembre de 1948 y la delegación argentina emprendió el regreso, salvo dos integrantes egresados en la especialidad *"radares de a bordo",* quienes permanecieron en Inglaterra los fines de participar en la instalación de los radares de a bordo *H2S* de navegación y bombardeo en los bombarderos *"Lincoln"* y *"Lancaster"* recientemente adquiridos por nuestro país.

El profesionalismo de los argentinos quedó demostrado en la exitosa comprobación del citado sistema de bombardeo en un ataque simulado contra una base de la RAF en las proximidades de Cranwell, en donde uno de los dos Suboficiales integró la tripulación del bombardero como *"operador de radar de a bordo"*.

Durante el transcurso del año 1949 comienzan a llegar a la Argentina los radares y equipos adquiridos procediendose a la organización y realización de los cursos correspondientes. Se incluyó la instrucción de personal para todas las aplicaciones de radar en el ámbito de la FAA, tales como la dirección y control de tiro antiaéreo, el auxilio de la navegación aérea y el bombardeo sin visibilidad.[74]

A fin de ese año (1949) se ordenó la realización del primer curso de radar de la FAA, asignándole Jefe, Personal directivo y docente. Como auxiliares docentes se nombró a cinco de los egresados de los cursos dictados en Gran Bretaña. Los Suboficiales designados para tal fin fueron:

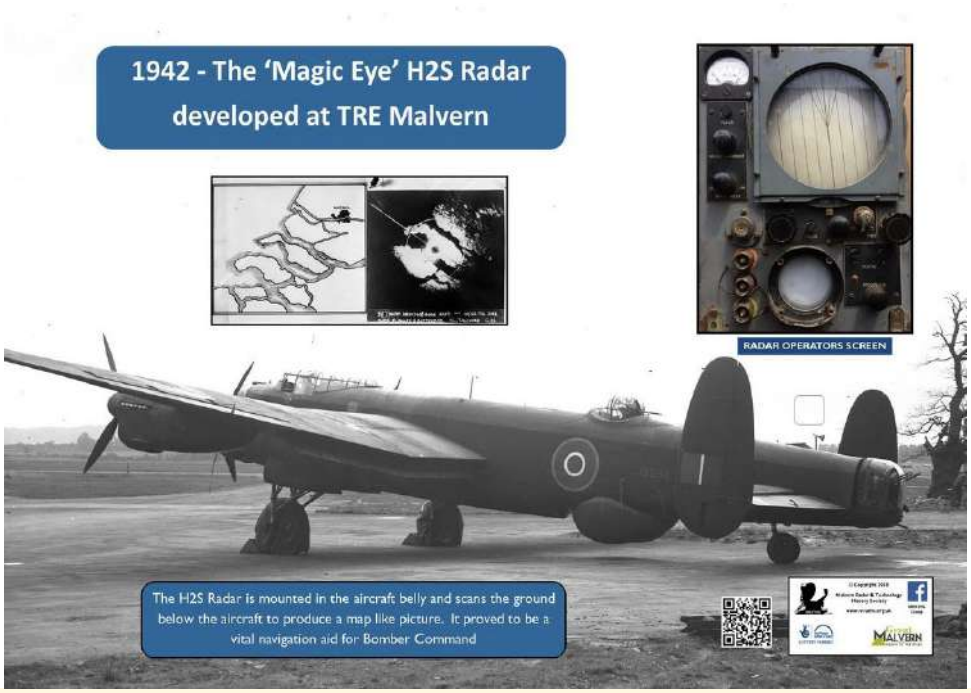
- Suboficial Auxiliar Salvador Asenatto.
- Suboficial Auxiliar Osvaldo Constanzo.
- Suboficial Auxiliar Adolfo Di Marco.
- Suboficial Auxiliar Rodolfo Matti.
- Suboficial Auxiliar Hugo Ávila.

[73] PUIG, JUAN JOSÉ Comodoro (R). PRIMEROS CURSOS DE RADAR. Aeroespacio. Marzo/abril 2000.
[74] Ibidem.

- Suboficial Auxilar Juan José Puig[75]



PRECURSORES DE LA ESPECIALIDAD "MECÁNICOS DE RADAR". Ya como Suboficiales Mayores, Salvador Assennato; Osvaldo Constanzo y Adolfo Di Marco. Foto: Gentileza sitio Facebook "Suboficiales FAA".



El llamado "Ojo Mágico" H2S radar de a bordo montado en un bombardero pesado "Avro Lancaster" perteneciente al Comando de Bombardeo de la Royal Air Force. Foto: https://mraths.org.uk/

[75] Información obtenida del libro "VIGILANCIA Y CONTROL AÉREO EN ARGENTINA" Historia de la Especialidad VYCA en la Fuerza Aérea. Autor: Comodoro (R) VGM Oscar Francisco González. Ediciones Argentinidad. 2014.

Los cursos de radar dieron comienzo en las instalaciones que poseía la Fuerza Aérea en la localidad de Vicente López (Provincia de Buenos Aires) lugar en donde hoy se encuentra el Círculo de Oficiales. En el mes de noviembre de 1950 se entregaron los correspondientes despachos a los primeros mecánicos de radar que se formaron en la Argentina[76].

- Suboficial Ayudante Martín Vincent.
- Suboficial Auxiliar José Bussata.
- Suboficial Auxiliar Norberto Pellisiotti.
- Suboficial Auxiliar Haedo Cosettini.
- Sargento Santiado Nieto.
- Sargento Juan Angeleri.
- Sargento Silvestre Sarcos.
- Sargento Néstor Martin.
- Sargento Enrique Quiero.
- Sargento Juan Naviera.
- Cabo Mayor José Pérez.
- Cabo Mayor Cirio Pariani.

En el año 1951 se realizó el segundo Curso Técnico de Radar y el primer Curso de Operadores de Radar con gran número de alumnos inscriptos. Los primeros Suboficiales egresados con el título de *"Operadores de Radar"* lo hicieron en 1952 y ellos fueron:[77]

- Suboficial Ayudante José Díaz.
- Suboficial Ayudante Francisco Ventura.
- Suboficial Auxiliar Juan Vilchez.
- Suboficial Auxiliar Romualdo Bonaro.
- Suboficial Auxiliar Nicanor Cortesi.
- Suboficial Auxiliar Roberto Savini.
- Suboficial Auxiliar Alberto Meyner.
- Cabo Principal Pedro Vilardo.
- Cabo 1° Dante Zinna.

El año 1952 marca el final de los Cursos en la sede de Vicente López ya que se encontraban en construcción las nuevas instalaciones del *"Centro de Instrucción y Vigilancia Aérea"* en Merlo, Provincia de Buenos Aires, lugar en dónde hoy funciona la actual *BAM Merlo* (Base Aérea Militar Merlo).

Indudablemente que las nuevas instalaciones eran construidas tomando como referencia a sus similares inglesas.

[76] Información obtenida del libro "VIGILANCIA Y CONTROL AÉREO EN ARGENTINA" Historia de la Especialidad VYCA en la Fuerza Aérea. Autor: Comodoro (R) VGM Oscar Francisco González. Ediciones Argentinidad. 2014
[77] Ibidem.

AÑO 1954

Se imparte el "*Curso de Oficiales Operativos"*. Además de tres Oficiales Subalternos, participan y egresan los siguientes Suboficiales:[78]

- Suboficial Ayudante Italo Galletti.
- Suboficial Ayudante Francisco Alcon.
- Suboficial Ayudante Héctor Ponza.
- Suboficial Ayudante Ramón Banegas.
- Suboficial Ayudante Emilio Maravini.
- Suboficial Ayudante Omar Riva.
- Suboficial Auxiliar Hugo Pauloni.
- Suboficial Auxiliar Roberto Torres.
- Suboficial Auxiliar Eduardo Orozco.
- Suboficial Auxiliar Francisco Gutiérrez.
- Suboficial Auxiliar José Ferreyra.
- Suboficial Auxiliar Francisco Schaffer.
- Cabo Principal Hipólito Vivas.
- Cabo Principal Jesús Villalba.
- Cabo Principal Juan Montivero.
- Cabo Principal José Rizzatto.

En 1952, el Grupo 1 de Vigilancia Aérea – Escuela, se instala en su nuevo asiento, sito en Merlo, Provincia de Buenos Aires. En conjunto con la Caza Interceptora a reacción (Gloster *Meteor*) de la VII Brigada Aérea *"Morón"* y la artillería antiaérea conformaron la defensa del centro de poder Buenos Aires (Capital Federal y cordón industrial), aunque los supuestos ataques no solo provendrían del extranjero, sino también del interior del país.

A partir del 28 de septiembre de 1951, fecha en la cual se desarrolló un fallido intento de golpe de estado contra el Presidente Juan Domingo Perón, se dispuso en alerta permanente a este sistema defensivo, ante la posibilidad de otro intento revolucionario. Esta situación derivaría en el llamado Plan CONINTES (Conmoción Interna del Estado)[79].

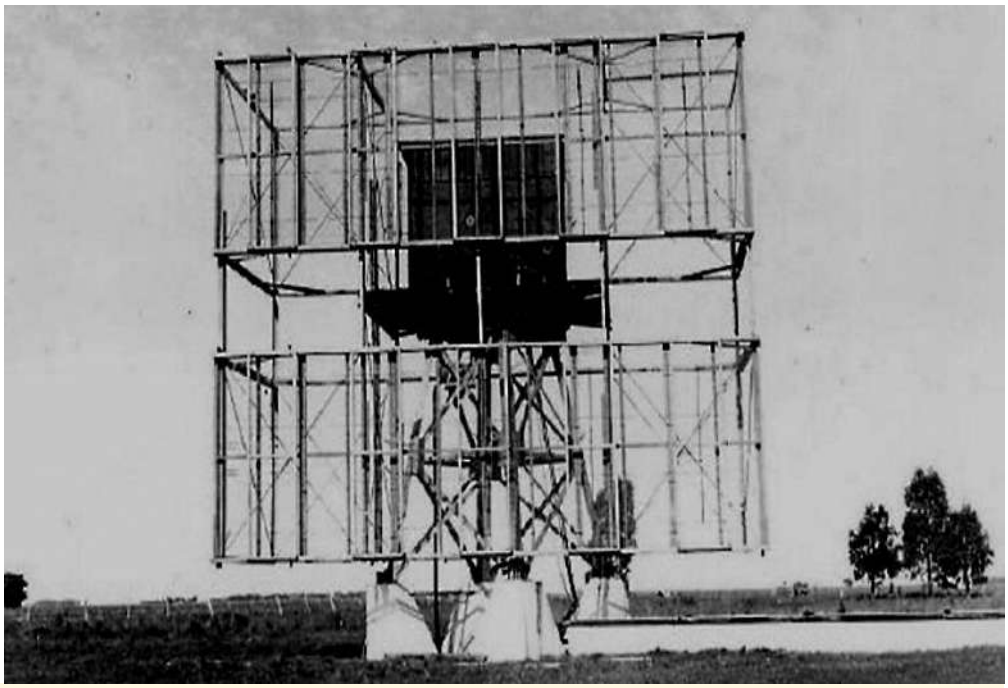
[78] Información obtenida del libro "VIGILANCIA Y CONTROL AÉREO EN ARGENTINA" Historia de la Especialidad VYCA en la Fuerza Aérea. Autor: Comodoro (R) VGM Oscar Francisco González. Ediciones Argentinidad. 2014.

[79] El Plan CONINTES (Conmoción Interna del Estado) fue el nombre que recibió un régimen represivo aplicado en Argentina, creado en secreto durante la presidencia de Arturo Frondizi el 14 de noviembre de 1958 y que se mantuvo vigente hasta el 1 de agosto de 1961, cuyo objetivo era poner fin a una serie de protestas laborales haciendo uso de la represión estatal, otorgándole, a su vez, "una amplia jurisdicción a las Fuerzas Armadas en la lucha contra los disturbios internos". Según la descripción del propio presidente, estaba destinado "a vencer la acción del terrorismo desatada para abrir la puerta a la anarquía y el golpe de Estado". Frondizi puso en vigencia el plan secreto mediante el Decreto 9880/58 y luego de forma pública en 1960, mediante la sanción de los decretos 2628/1960 y 2639/1960.1 Técnicamente el plan finalizó el 1 de agosto de 1961, con la sanción del Decreto 6495/1961 que derogó los decretos 9880/1958 y 2628/1960. En reemplazo del Plan CONINTES, Frondizi elaboró un proyecto ley de Represión de las Actividades Terroristas que fue aprobado el 21 de julio de 1960, estableciendo penas más severas, tras la modificación del Código Penal.

Cabe destacar que dos Suboficiales especialistas en la técnica de radar son destinados en comisión a un taller de electrónica del Ejército, ubicado en el partido bonaerense de San Martín, para recibir y familiarizarse con un radar de control y dirección de tiro antiaéreo denominado AA Mk VII fabricado en Gran Bretaña en 1948.[80]

El sistema SCR 588-B, fue el primer radar de vigilancia aérea que se instaló en nuestro territorio a partir del año 1952. Con un total de ocho equipos, esa primera cadena radar de Sudamérica cubría el volumen de espacio aéreo correspondiente a una superficie aproximada de 300.000 Km² con centro en Buenos Aires.

Las ocho estaciones de vigilancia e interceptación que la componían y reportaban al Centro de Información y Control de Merlo, se encontraban distribuidas en las siguientes localidades: Merlo, Möll, Portela, Larroque, Mar del Plata, Magdalena, General Belgrano y Punta Rasa; todas en la provincia de Buenos Aires excepto la instalada en la localidad entrerriana de Larroque.[81]



RADAR SCR 588-B. Primer radar de vigilancia aérea terrestre que se instaló en el país a partir de 1952. De origen norteamericano, construido en Canadá e instalado en Inglaterra. Foto: www.aevyca.com.ar

[80] PUIG, Juan José Comodoro (R) "PRIMEROS CURSOS DE RADAR". Aeroespacio. Marzo/abril 2000. Págs. 46/47/48.
[81] Extraído de: https://aevyca.com.ar/wp-content/uploads/2021/11/Ficha-Radar-SCR-588.pdf



Radar de control y dirección de tiro antiaéreo AA Mk.VII en acción durante los ejercicios de defensa aérea efectuados por la Fuerza Aérea Argentina en 1952. Foto: Documental "Nuestra Defensa Aérea" 1952. DEH-FAA.



Estado actual del radar de control y dirección de tiro antiaéreo AA Mk VII. A la espera de su restauración, este único ejemplar se encuentra en el Museo Nacional de Aeronáutica (Morón, Provincia de Buenos Aires). Foto: S.A. Mauricio Suárez.



Estado actual del radar de control y dirección de tiro antiaéreo AA Mk VII. A la espera de su restauración, este único ejemplar se encuentra en el Museo Nacional de Aeronáutica (Morón, Provincia de Buenos Aires). Foto: S.A. Mauricio Suárez.

TOTAL DE PERSONAL DE SUBOFICIALES EGRESADOS DE LA ESCUELA DE RADAR – GRUPO 1 DE VIGILANCIA AÉREA – 1950/1960[82]

CURSO MECÁNICO DE RADAR

AÑO	EGRESADOS
1950	12
1951	8
1952	6
1953	8
1956	13
1957	6

.../Continúa en la página siguiente.

[82] Información obtenida del libro "VIGILANCIA Y CONTROL AÉREO EN ARGENTINA" Historia de la Especialidad VYCA en la Fuerza Aérea. Autor: Comodoro (R) VGM Oscar Francisco González. Ediciones Argentinidad. 2014.

/..

1958	1
1959	9
1960	9
TOTAL	72

CURSO OPERADORES DE RADAR/VIGILANCIA Y CONTROL AÉREO.

AÑO	EGRESADOS
1952	9 (OPER. RADAR)
1953	13 (OPER. RADAR)
1958	11 (VYCA)
TOTAL	33

CURSO DE OFICIALES OPERATIVOS

AÑO	EGRESADOS
1954	16
TOTAL	16

CURSO DE AUXILIARES OPERATIVOS

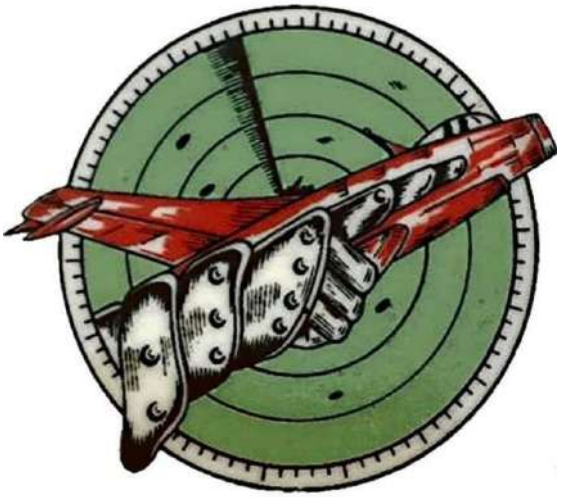
AÑO	EGRESADOS
1956	16
TOTAL	16







Suboficiales Precursores radaristas entre ellos, Salvador Asenatto; Osvaldo Constanzo y Adolfo Di Marco. Diversas épocas de la Escuela de Radar en el Grupo 1 de Vigilancia Aérea de Merlo, Provincia de Buenos Aires. Fotos: Gentileza sitio Facebook "Suboficiales FAA".



Escudo del CIVA (Centro de Instrucción y Vigilancia Aérea) o del GIVA (Grupo de Instrucción y Vigilancia Aérea). Representa en primer plano una manopla, como expresión de la acción de control y dirección por parte del sistema VYCA (Vigilancia y Control Aéreo). Siguiendo esa dirección, bajo ese control .la silueta de un avión de Caza interceptora (el "Pulqui").

Por último, la pantalla de un equipo radar con su color, ecos y dinámica electrónica. Dibujo Escudo: Archivo del autor. Información: Escudos de las Unidades y Escuadrones VYCA.

AÑO 1960

Con la llegada de la década de 1960, la actividad de la nueva especialidad se caracterizó por la formación del personal en las nuevas especialidades técnicas y operativas de radar y por la conformación de la primera cadena de radares para la defensa aérea de Argentina.

De esta manera, podemos afirmar el afianzamiento del papel de los Suboficiales en esta nueva actividad convirtiendo al radar en un elemento indispensable para la defensa del espacio aéreo nacional, sobre todo con la *"guerra fría"* en pleno apogeo.

OPERADOR DE COMUNICACIONES

Sin embargo, las especializaciones adquiridas mediante los cursos impartidos en la Escuela de Radar, quedaron subordinadas para los Suboficiales, a la especialidad primaria de *"Operador de Comunicaciones"* como *"Subespecialidad"*.

El *Escalafón del Personal Militar Subalterno* (Secretaría de Aeronáutica), publicación correspondiente al año 1962, los discrimina de la siguiente forma[83]:

[83] Datos obtenidos del Boletín "Reservado" publicado por la Secretaría de Aeronáutica, año 1962 "ESCALAFÓN DEL PERSONAL MILITAR SUBALTERNO" (Archivo del autor).

GRADO	SUBESPECIALIDAD "RADAR"	SUBESPECIALIDAD "OPERADOR RADAR"	TOTAL
Suboficial Mayor	87	6	93
Suboficial Principal	68	11	79
Suboficial Ayudante	52	15	67
Suboficial Auxiliar	17	11	28
Cabo Principal	7	11	18
Cabo Primero		3	3
Cabo	1		1

Llegan los Bombarderos Pesados

En 1946 la República Argentina inicia las negociaciones para la adquisición en Gran Bretaña, de un lote de 30 (treinta) bombarderos pesados Avro 694 *"Lincoln"* B.Mk. II nuevos y 15 (quince) Avro 683 *"Lancaster"* B.Mk. I usados, estos últimos acompañados de la fama de haber sido uno de los bombarderos más utilizados por la Royal Air Force (RAF) en sus raids de devastación sobre territorio alemán.

El primero de los *"Lincoln"* llegó al País, más precisamente al aeropuerto internacional *"Presidente Rivadavia"* ubicado en Morón, Provincia de Buenos Aires, el 19 de septiembre de 1947, tripulado por aviadores ingleses y como parte de la tripulación, el Teniente de la Fuerza Aérea Argentina Rodolfo P. Otero.

Al igual que lo sucedido con la adquisición de otros materiales británicos, se designaron tripulaciones y equipos para realizar los correspondientes cursos en unidades de la RAF (Royal Air Force) y fábricas correspondientes.

Los Clases y Suboficiales designados fueron:

Especialidad: Mecánicos de Aviación

- Suboficial Ayudante Edgar Figueroa.
- Suboficial Ayudante Roberto Framano.
- Suboficial Auxiliar Isidoro Rosales.
- Suboficial Auxiliar Emilio Ramos.
- Suboficial Auxiliar Miguel Fernández.
- Suboficial Auxiliar Emeterio López.
- Sargento Rodrigo Gimeno.
- Sargento Nuncio Greco.
- Sargento Alberto Alonso.

- Cabo Mayor Héctor Barreyro.
- Cabo Mayor Felipe Esteban.
- Cabo Mayor Enrique Ipiña.

ESPECIALIDAD: RADIOOPERADORES DE AVIACIÓN

- Suboficial Auxiliar Arnaldo Lohaiza.
- Sargento Francisco Gastaldi.
- Sargento Juan Iroz.
- Sargento Edgar Candas.

ESPECIALIDAD: MECÁNICOS ARMEROS

- Suboficial Auxiliar Jorge Postigo.
- Sargento Héctor Curutchet.

La mencionada Comisión partió a Inglaterra en un avión Douglas DC-4 de FAMA (Flota Aérea Mercante Argentina) desde Morón arribando a Londres el 27 de octubre de 1947.

Los cursos durarían 80 días y se desarrollarían en Langar, antigua base de bombarderos durante la II Guerra Mundial.[84]

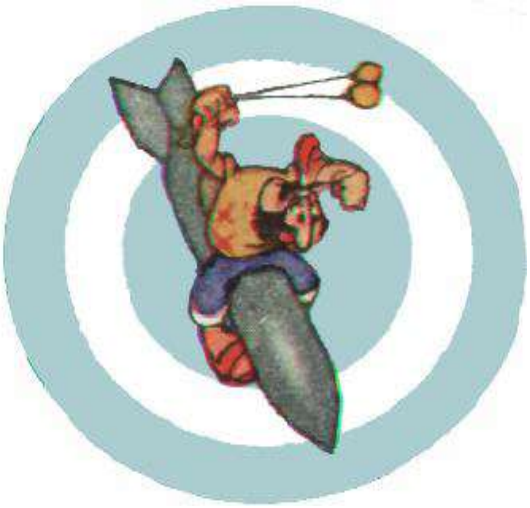
Luego de las clases teóricas, llegó el momento de demostrar los conocimientos adquiridos, esta vez en vuelo. La instrucción práctica en el Avro *"Lincoln"* incluían en la tripulación a tres personas: Instructor de vuelo, alumno y mecánico.



RAF LANGAR STATION. Base utilizada por la AVRO en la postguerra a los fines de la reconversión de bombarderos "Lancaster". Foto: https://www.skydivelangar.co.uk/langar-airfield-a-brief-history/.

Nuevamente los Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina demostraron su capacidad para asimilar las enseñanzas en el nuevo material aéreo lo que hizo que el Comandante de la RAF, *Group Captain*[85] W.P. Thompson, emitiera una felicitación por el comportamiento y la efectividad tanto de pilotos como de mecánicos y especialistas criollos.[86]

[84] AVIACIÓN DE BOMBARDEO Y ATAQUE 1912-1982. HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA TOMO V- Dirección de Estudios Históricos- 2011.
[85] Grado equivalente al de Comodoro de la Fuerza Aérea.
[86] AVIACIÓN DE BOMBARDEO Y ATAQUE 1912-1982. HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA TOMO V- Dirección de Estudios Históricos- 2011.



Emblema del Regimiento 1 de Bombardeo BAM "Coronel Pringles". Representa al Cacique "Patoruzú" montado sobre una bomba. Utilizado desde 1944 en los bombarderos "Glenn Martin". Foto: Archivo del Autor.

POSTALES DESDE INGLATERRA



ESCUDO DE LA ROYAL AIR FORCE (REAL FUERZA AÉREA) DE INGLATERRA

El escudo de la Royal Air Force es el emblema heráldico utilizado para representar a la Royal Air Force. Presenta un águila superpuesta a un círculo coronado por una corona. Fuente: Wikipedia.



Comisión de la Fuerza Aérea Argentina en Inglaterra. RAF LANGAR STATION. Oficiales y Suboficiales posan delante de un bombardero pesado Avro 694 "Lincoln" B.Mk.II, matriculado B-017. Foto: Archivo del Autor.



La camaradería entre argentinos e ingleses queda de manifiesto en esta fotografía. Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina y sus pares de la Royal Air Force comparten gratos momentos juntos. Nada hacía pensar que en 1982 se iban a enfrentar en combate, aunque con distintos protagonistas. Foto: Blog homenaje al Avro Lincoln B-019.



Cabos Mayores de la FAA sueltos en Londres. Disfrutando de la primera nevada, las sonrisas denotan los apenas 21 años de edad en contraste con las penurias soportadas por el pueblo inglés. Año 1948. Foto: Archivo Personal Familia Videla.



ESCUDO DEL COLEGIO DE LA REAL FUERZA AÉREA DE CRANWELL

Esta Academia Militar se encuentra ubicada en la localidad de Lincolnshire, Inglaterra. Fue fundada en 1919 y continúa como academia de formación de oficiales y tripulantes de la RAF.

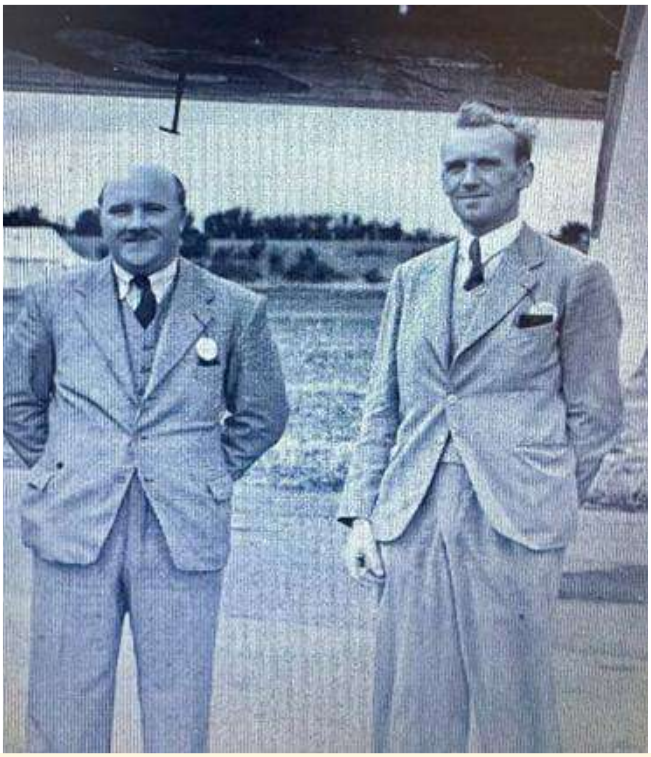
Fuente: Wikipedia.



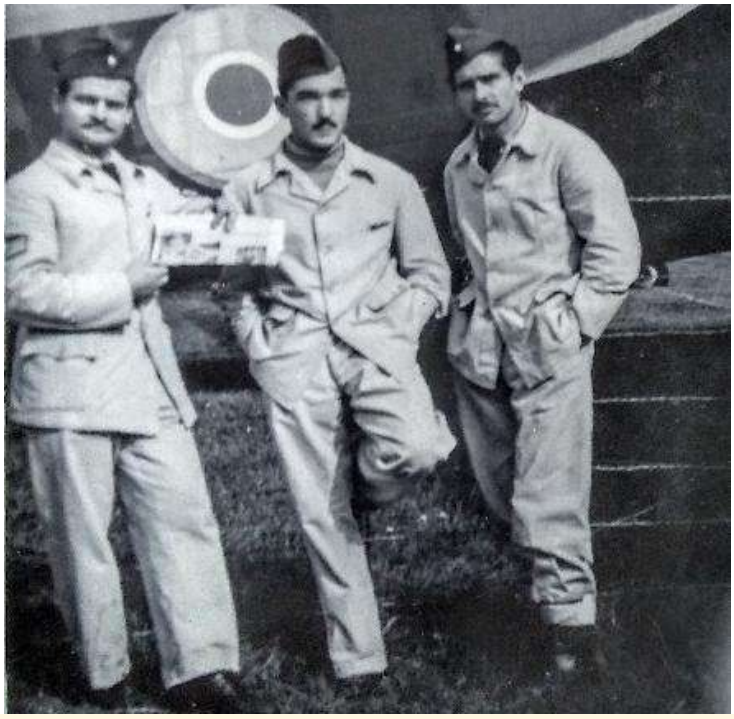
Clases de la Aeronáutica Militar Argentina posan junto a uno de sus profesores ingleses. RAF COLLEGE CRANWELL. Foto: Archivo Personal Familia Videla.



Clases de la Fuerza Aérea Argentina en RAF COLLEGE CRANWELL alumnos de los cursos de Radar y Radiooperador de a bordo. Se observan las típicas barracas alojamiento utilizadas durante la II Guerra Mundial. La bicicleta como elemento de movilidad. Foto: Archivo Personal Familia Videla.



Instructores del Personal de la Fuerza Aérea Argentina en Inglaterra. A la izquierda, el Coronel (R), veterano de guerra piloto de bombarderos Field Richard, de la casa AVRO, posa junto a W.G.N. Saunders, Handley Page test pilot. Año 1947. Foto: https://www.prints-online.com/royal-aeronautical-society-collection/photographic-collection-new-photographic-content/p-j-field-richards-avro-test-pilot-18387918.html.



Realizando prácticas de Radio operador de a bordo en un bombardero “Lancaster” de la RAF. Al medio, el Cabo Mayor Rómulo Videla. Cranwell. 1948. Foto. Archivo Personal Familia Videla.

Radiooperador de A Bordo

Aunque no era una especialidad desconocida para los Clases y Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina. La llegada de los bombarderos pesados Avro *"Lincoln"* y *"Lancaster"* supuso realizar cursos en el nuevo y avanzado material. Hemos relatado la experiencia en Inglaterra realizando los estudios en radar de a bordo y como Radio Operadores, y ellos serían quienes deberían impartir sus conocimientos a sus pares, pero ya en suelo criollo.

Desde la incorporación en 1939 de los trimotores de origen alemán Junkers Ju 52 a las filas de la entonces aviación militar de transporte, la especialidad formó parte indispensable para conformar la tripulación de estos aviones y de los bombarderos norteamericanos Glenn Martin B-10 modelo 139W (adquiridos en 1938) siendo la misma integrada por: Piloto, Copiloto, navegador/bombardero, radiotelegrafista (luego Radio operador) y mecánico. Justamente, los bombarderos pesados ingleses reemplazarían a los obsoletos Martin.

Con la llegada a la Argentina de los primeros *"Lincoln"* y *"Lancaster"* en abril de 1948 y posterior traslado desde Morón a la BAM *"Coronel Pringles"* Villa Reynolds, Provincia de San Luis, significó un adelanto tecnológico y doctrinario sin precedentes para la Fuerza Aérea Argentina. Conceptos de operación, mantenimiento y abastecimiento debieron ser actualizados.

> *"Estos poderosos bombarderos requerían, además de un pilotaje altamente calificado, una tripulación entrenada para sentir, pensar y actuar en armonía, como un equipo integrado"*

Nuevas especialidades iban surgiendo con la llegada del nuevo material aéreo adquirido. En el caso de los bombarderos, requerían de tripulantes altamente capacitados, así como también del personal de tierra (mecánicos y especialistas). Las Bases Aéreas Militares (denominadas Brigadas a partir de 1949) vieron incrementar su infraestructura tanto como para albergar a los aviones como al mismo personal, en especial a la cantidad de Suboficiales que eran necesarios para asistir a las líneas de vuelo. Años de post guerra en dónde el concepto de "cantidad" y "tamaño" de una Fuerza Aérea primaba sobre la "calidad" o el "poco pero bueno". Aún hoy se observan en las unidades de la Fuerza Aérea Argentina los grandes hangares e instalaciones que nos recuerdan aquella época.

Bien se podría utilizar el concepto de "servilismo" por la cantidad necesaria de personal especialista que requerían estos enormes bombarderos en actividades de pre vuelo y post vuelo.

Recuerdos de un Radiooperador de A Bordo

Entrevista con el S.M. (R) Armando Bernardo Bacinello

> *"Realicé el primer año en la Escuela de Mecánica del Ejército en el año 1944, porque la Secretaria de Aeronáutica fue creada a fines de ese año. Luego pasamos a la Escuela de Especialidades de Córdoba. Soy de la tercera promoción…*
>
> *Egresamos en junio de 1947. Fui destinado al Regimiento 1 de Bombardeo, en lo que hoy es la V Brigada Aérea, entonces llamada BAM "Coronel Pringles". Si tenemos en cuenta que eso fue en agosto del 47 y la V Brigada Aérea se creó en marzo de 1949, fui de los que estábamos en ella cuando se creó.*

Mi especialidad era Radiooperador de a bordo. Este grupo de vuelo tenía como material a los aviones "Glenn Martin" y en enero de 1948 comenzaron a llegar a la Argentina los aviones "Lincoln". Por esas circunstancias me enviaron en comisión a Morón a hacer la recepción, especializándome en los sistemas de comunicación de esos aviones.

Cuando se efectuó el primer vuelo de un Avro "Lincoln" en el mes de marzo de 1948, yo integré esa tripulación. El piloto fue quien sería Secretario de Aeronáutica el Capitán Francisco Mc. Loughlin, el navegador fue el Teniente Mullenberg, como mecánicos dos Suboficiales que habían hecho el curso en Inglaterra y yo como Radiooperador que había realizado el curso con un inglés que había sido enviado por la fábrica.

Guardo como recuerdo especial el vuelo en el cual llegamos al paralelo 72 de latitud sur. Fue el 19 de diciembre de 1951. El Comandante de Aeronave era el Vicecomodoro Gustavo Marambio. Ese vuelo tenía una finalidad no solo operacional. Sirvió para demostrar la capacidad de los Avro "Lincoln" para realizar vuelos de larga duración.

En esa ocasión se realizó el vuelo con un "Lincoln" modificado en Inglaterra: Se lo denominó LV-ZEI "Cruz del Sud" con matrícula civil porque en la Antártida no podían volar aviones militares.

La tripulación del "Cruz del Sud" estaba compuesta por: Vcom. Gustavo Marambio: Comandante de Aeronave. 1er Piloto: Ten. Jorge Naveiro, 2do Piloto Tte. Facundo López. Navegadores: Tte. Enrique Zambrano y Alférez Alfredo Bularte. Mecánico: S. Aux. Iván Viola; Radiooperadores: S.P. Rodolfo Cascallares y S.P. Armando Bacinello. Observador: Cap. Jorge Alberdi. Fotógrafo: S. Aux. Enrique Nadal.

También he sido parte de tripulaciones en aviones De Havilland "Dove" y Douglas DC-3 / C-47".[87]



S.M. (R) Armando Bernardo Bacinello. Radiooperador de a bordo en bombarderos pesados Avro "Lincoln" y "Lancaster".
Foto: "Aerovivencias" CSFA-AM.

(La entrevista ha sido modificada en partes por el autor, sin variar el contenido de la misma).

[87] AEROVIVENCIAS. Boletín Histórico Aeronáutico. Fascículo N° 3. "ENTREVISTA CON EL S.M. (R) ARMANDO BACINELLO. RADIOOPERADOR DE A BORDO". Circulo de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina Asociación Mutual.

Tripulación Bombardero Avro "Lincoln"



Tripulación de Avro "Lincoln" ascendiendo al mismo en perfecto orden bajo la atenta mirada del Comandante de Aeronave. Conformada por siete hombres, permitió a los Suboficiales formar parte de tripulaciones de combate con el beneficio de sumar horas de vuelo para su pase a situación de retiro en forma anticipada. Foto: Archivo del autor.

La tripulación estaba compuesta por:

- Comandante de Aeronave o Piloto (Responsable del equipo y de la actividad de sus integrantes) (Oficial).
- Bombardero (Ubicado en la trompa de la máquina) (Oficial/Suboficial).
- Mecánico (A la derecha del piloto) (Suboficial).
- Navegador (Responsable del rumbo y dirección correcta de la aeronave) (Oficial)
- Radiooperador (inmediatamente detrás del navegador) (Suboficial).
- Artillero de la torre central (Suboficial).

- Artillero de cola (Suboficial).[88]

En total se formaron más de sesenta (60) tripulaciones así constituidas mientras los *"Lincoln"* estuvieron en servicio hasta 1967.



LV-ZEI (T-101) Avro 694 Lincoln Aries II c/n 1407 también llamado "Lincolnian" se trataba de un "Lincoln" modificado. Al poseer una gran autonomía de vuelo, estos bombarderos permitieron a la Fuerza Aérea Argentina realizar vuelos sobre el continente antártico. Foto: Archivo del Autor.

UBICACIÓN PUESTOS TRIPULANTES DE SUBOFICIALES EN EL INTERIOR DE LOS BOMBARDEROS AVRO "LANCASTER" Y "LINCOLN"



Imagen: aldocampos®

[88] RODRIGUEZ, José. My. RODRIGUEZ, Oscar L. "LINCOLN" Colección AERONAVES. N° 2. 2000.



FOTOS: MANUAL DEL COMANDANTE DE AERONAVE AVRO "LANCASTER" Y "LINCOLN" ROYAL AIR FORCE.

DE LA ANTÁRTIDA A TURQUÍA

CON EL AVRO LINCOLN "CRUZ DEL SUD" (LV-ZEI) – OPERACIÓN BANDEJA (AYUDA HUMANITARIA)

Por el Suboficial Mayor FAA (R) Carlos Silvestre Sarcos (Radiooperador de a bordo *Avro "Lincoln")*



S.M. (R) Carlos Silvestre Sarcos. Radiooperador de a bordo en bombarderos pesados Avro "Lincoln" y "Lancaster". Foto: "Aerovivencias" CSFA-AM.

"Recuerdos que quedaron en mi memoria, del vuelo efectuado a la República de Turquía, que había sufrido un catastrófico terremoto en el mes de marzo del año 1953 y que fuimos designados por el Gobierno Argentino para llevar los elementos de Ayuda Sanitaria.

Nuestra tripulación había efectuado el día 26 de marzo de 1953 el vuelo de lanzamiento de paracaídas en la Base General San Martín, en el Casquete Polar Antártico, con una duración de 13 horas 05 minutos sin aterrizaje. Al llegar a la base de Morón con el Avro Lincoln matrícula LV-ZEI, denominado "Cruz del Sud", por orden del Presidente Perón fuimos designados con el mismo avión a efectuar el vuelo de traslado de todos los elementos de ayuda y en el Douglas DC-4 matrícula T-45 fueron transportados los médicos y enfermeras designados para esa Ayuda Humanitaria.

Luego que se nos aplicaran las vacunas correspondientes y con la documentación internacional necesaria partimos de Morón con primera escala en Río de Janeiro, luego a Recife donde pernoctamos y luego volamos rumbo a Dakar en África Occidental Francesa, de allí continuamos a Portugal, España,

Italia, Grecia, Estambul y final en la capital de Turquía, Ankara, donde dejamos la ayuda que fueron enviadas a la zona del terremoto llamada Balikesir.

En Turquía estuvimos unos 10 días y luego comenzamos el regreso, pero como el avión Avro Lincoln LV-ZEI, que ya tenía muchas horas de vuelo y de larga duración; el Comandante del Avión, Vicecomodoro Gustavo Argentino Marambio pidió autorización para que, aprovechando que esta la Junta de Adquisición de los Avro Lincoln en Inglaterra, que de allí son de origen y estando a pocas horas de vuelo donde lo fabricaron para llevarlos a Langar que era una base de los Avro en la Segunda Guerra Mundial.

Obtenida la autorización el LV-ZEI fue inspeccionado y con recambio de elementos originales lo dejaron casi diríamos a nuevo, ya que era sin dudar su lugar de origen. Mientras reparaban el avión regresamos a Londres por tren y allí fue cuando se produjo un hecho gracioso y de incertidumbre también, ya que comencé a sentirme mal, con dolores en el vientre y lo atribuí a las comidas de Turquía que no estábamos acostumbrados a consumir.

El Vicecomodoro Marambio preocupado por mi dolencia, me hizo revisar por un médico Ingles y para ser breve diré que terminé con un diagnóstico inesperado: tenía un ataque de apendicitis, casi peritonitis y fui operado de urgencia en el The Clinic London, lo mejor que había en clínicas en Londres, gracias a la intervención del mencionado y del Comodoro Alzogaray que estaba a cargo de la Junta de Adquisición de Material Aéreo de Argentina-Inglaterra quien se hizo cargo de la situación.

Luego de 10 días de mi operación y ya casi repuesto fuimos a retirar el LV-ZEI que también había salido mejor que yo de la operación, de inspección de planos, plantas de poder, fuselaje, y tren de aterrizaje.

Luego comenzamos el regreso a Morón después de 45 días de nuestra partida. Quiero agregar que, de más está decirlo, estábamos satisfechos de la misión cumplida ya que en dos meses efectuamos Ayudas Humanitarias en el Casquete Polar Sur y el hemisferio Norte."[89]

[89] Testimonio extraído del sitio web Fundación Marambio https://www.marambio.aq/index1.htm



Tripulación Avro "Lincolnian" LV-ZEI "Cruz del Sud". De izq. A der. Vicecomodoro Gustavo Marambio, Capitán Jorge Alberdi, 1° Tte. Enrique Zambrano, Alférez Ricardo Bularte, S.P. Rodolfo Cascallares (Radiooperador), S.A. Armando Bacinello (Radiooperador), S.A. Iván Viola (Mecánico) y S. Aux. Enrique Nadal (Fotógrafo). Foto: Aerovivencias CSFA AM.



Turquía. Abril de 1953. Tripulación del Avro "Lincolnian" LV-ZEI en misión de ayuda comunitaria. En cuclillas de izq. a der: Capitán Zambrano; C.P. Petrof; S. Aux. Micolini; S. Aux. Sarcos; C.P. Bosicovich; S.A. Baini; Ten. Bularte; Vcom. Marambio; Embajador Argentino en Turquía Sr. Manuel Moneta; Cap. Borderes Castex; 1° Ten. López. Foto: Aerovivencias CSFA AM.

EL INGENIO DE NUESTROS SUBOFICIALES

El radar H2S de navegación y bombardeo era de concepción tecnológica de la II Guerra Mundial. Su mantenimiento era muy complejo y no se contaba en Reynolds con un banco de pruebas para su calibración, solamente se

probaba su funcionamiento en vuelo. De mucha ayuda para la navegación y sobre todo permitía bombardear blancos sin verlos.

> *"Recién en 1952, y por un esfuerzo técnico profesional del entonces Suboficial Principal Pedro Pietrobón, en la V Brigada Aérea se pudo armar un banco de pruebas del radar H2S con materiales de los Avro "Lancaster" dando buen resultado en servicio en los "Lincoln"*[90]

Así como este ejemplo, el ingenio de nuestros Suboficiales se manifestó a través de la historia desde los comienzos de la aviación militar argentina con la inauguración de la Escuela Militar de Aviación en El Palomar, allá por 1912. Astucia, inteligencia, viveza criolla, cualquier calificativo sirve para honrar a estos hombres que desde su anonimato permitieron el normal funcionamiento de las aeronaves que surcaron los cielos criollos.

Desde aquellos primeros mecánicos y motoristas *"lo atamos con alambre"* trabajando con los precarios medios a su alcance y cuyo solo objetivo era tener en línea de vuelo a los escasos aeroplanos con los cuales se formaron nuestros primeros pilotos aviadores, hasta 1982 en que nuestra Fuerza Aérea tuvo que batirse en combate contra una potencia extranjera (Inglaterra) y sus aliados, asombrando a propios y ajenos con su valiente y brillante accionar en combate. Esos aviones también fueron mantenidos y asistidos por Suboficiales mecánicos y especialistas, aunque todas las especialidades contribuyeron al esfuerzo de guerra.

Volviendo a la actividad de los bombarderos pesados, por primera y única vez en su historia, la Fuerza Aérea Argentina contó con un poder estratégico de alcance "más allá de sus fronteras". La gran autonomía y los siete mil kilos en bombas que portaban, los convirtieron en un factor de disuasión sin igual en la región.

Una muestra del poderío de la FAA hacia nuestros vecinos, se dio en septiembre de 1953, ocasión en la cual, una delegación integrada por bombarderos "Lincoln" y cazas a reacción Gloster Meteor cruzaron la cordillera de los Andes para participar del desfile en honor de un nuevo aniversario de la República de Chile, convirtiéndose en el centro de atención principal del evento.

Cada vez que se adquiere material bélico en el extranjero, las tratativas son por demás complejas en dónde son los gobiernos quienes deciden si la operación es factible o no. En el caso de los bombarderos pesados, si bien Inglaterra accedió a su venta a nuestro país, siempre hay "restricciones" de por medio, sobre todo en cuestiones de elementos considerados "sensibles" o "secretos". Si bien los británicos ofrecieron los cursos para operación y mantenimiento de las aeronaves, los usos de las mismas en operaciones de combate siempre se mantienen bajo un velo de restricciones, o sea "te enseño a volar el avión, pero no a operarlo al cien por cien".

De ahí el gran valor de la preparación de nuestros Suboficiales para sacar el máximo rendimiento al nuevo material adquirido. El apuro del entonces gobierno peronista por mostrarlo hizo que las unidades y el personal no estuvieran en condiciones ideales para recibirlo y todo se hiciera de una manera improvisada.

[90] AVIACIÓN DE BOMBARDEO Y ATAQUE 1912-1982. HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. TOMO V- Dirección de Estudios Históricos- 2011.

Faltaba desde personal técnico idóneo hasta utillaje, incluso escaleras y plataformas para llegar a los motores elevados. A partir de 1949 se produjo la incorporación a la V Brigada Aérea de personal militar subalterno. Ellos fueron:

Radiooperadores de Avión

Suboficial Ayudante Rodolfo Cascallares.

- Sargento José Muñoz.
- Cabo Mayor Felipe Aguirre.
- Cabo Mayor Ernesto Vallejos.
- Cabo Mayor Jorge Sáenz.
- Cabo Mayor Adrián Heynen.
- Cabo Mayor Luis Jaime.
- Cabo Mayor Carlos Baini.

Egresado de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica:

- Cabo Mayor Jorge Linder.

Mecánico de Aviación:

- Suboficial Mayor Víctor Caballero.
- Suboficial Principal José Miskinis.
- Suboficial Ayudante Luis Tallone.
- Suboficial Auxiliar Luis González.
- Suboficial Auxiliar Eduardo Sinner.
- Suboficial Auxiliar Antonio Puigdomenech.
- Sargento Marcos Martínez.
- Sargento Estanislao Andrés.
- Cabo Mayor Pablo Mejalenko.
- Cabo Mayor Jesús Ceballos.

Egresados de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica:

- Cabo Mayor Manuel Pieri.
- Cabo Mayor Félix Paredes.
- Cabo Mayor Miguel Montaño.
- Cabo Mayor Rodolfo Bettacchini.
- Cabo Mayor Arnaldo Alvo.
- Cabo Mayor Carlos Puertas.
- Cabo Mayor Pedro Timorin.
- Cabo Mayor José Solá.

Mecánico Armero:

- Suboficial Principal Ángel Loschi.

- Suboficial Auxiliar Jorge Postigo.
- Suboficial Auxiliar Livio Bigagli.

EGRESADOS DE LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES DE AERONÁUTICA:

- Cabo Mayor Raúl Saporiti.
- Cabo Mayor Lorenzo Elmoni.
- Cabo Mayor Raúl Heredia.
- Cabo Mayor Juan Ontivero.
- Cabo Mayor Ramón Quinteros.
- Cabo Mayor Juan Rodríguez.
- Cabo Mayor Hugo Sandoz.
- Cabo Mayor Ramón López.
- Cabo Mayor Martín Rivadera.
- Cabo Mayor Domingo Magallanes.
- Cabo Mayor Federico Pacheco.
- Cabo Mayor Ernesto Piastrellini.
- Cabo Mayor Luis Ansaldi.
- Cabo Mayor Ernesto Suárez.
- Cabo Mayor Eduardo García.
- Cabo Mayor Humberto Losardo.[91]





[91] AVIACIÓN DE BOMBARDEO Y ATAQUE 1912-1982. HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. TOMO V. Dirección de Estudios Históricos. 2011.



Fotografías pertenecientes al Archivo Personal de la Familia Pietrobon. En ellas se lo puede observar en la página anterior al entonces Cabo Mayor Pedro Pietrobon (Radiooperador de a bordo) asomándose por la puerta lateral de un "Lincoln" y sentado en un plano de un avión DC-3. En esta página junto a la tripulación del mismo. Debajo, el "Lincoln" B-014 en la V Brigada Aérea de Villa Reynolds. Vale recordar que el citado Suboficial fue el creador del simulador de radar H2S.



El Douglas DC-4 matrícula T-45 acompañó en vuelo de ayuda humanitaria a Turquía en marzo de 1953 al Avro *"Lincolnian"* LV-ZEI. Entre sus tripulantes, se encontraban los siguientes Suboficiales:

- Suboficial Principal Mauricio Steimberg (Mecánico).
- Suboficial Ayudante Pedro Kropfl (Radiooperador).
- Suboficial Principal Juan Gamez (Radiooperador).

La incorporación de estos cuatrimotores de transporte (C-54 *"Skymaster")* a partir de 1947 permitieron, al igual que los bombarderos pesados *"Lincoln"* y

"Lancaster" con sus otras versiones modificadas, realizar vuelos lejanos siendo los aviones de mayor porte utilizados por la Fuerza Aérea Argentina, tanto en su versión de pasajeros como de trasporte de carga, siendo reemplazados por los más modernos Douglas DC-6 en 1966. (Foto DC-4 T-45 Archivo del Autor)

PRIMEROS SUBOFICIALES AERONÁUTICOS ANTÁRTICOS

Cómo ya hemos visto, la incorporación de aeronaves cuatrimotores con gran autonomía avizoraba la posibilidad de llevar la presencia de las alas argentinas a tierras lejanas, tal el caso del llamado "sexto continente" o "continente antártico". Por tal motivo, se creó una Comisión para estudiar y planear vuelos en la zona polar (Antártida Argentina) mediante la Resolución N° 65/49 del 13 de enero de 1949. *Se consideraba a estos vuelos como consolidación del principio jurídico de ocupación del territorio y de hecho a la reafirmación de la soberanía nacional en el mismo.*[92]

A los pocos meses de esta Resolución, la Fuerza Aérea designó Personal Militar Superior y Subalterno para integrar la dotación del Observatorio Meteorológico de las Islas Orcadas del Sur, primera manifestación concreta del interés de la FAA por la cuestión antártica.

A comienzos de 1950, se despliega un contingente de Personal Militar y Civil de la FAA que integraría la dotación en la base antártica anteriormente mencionada. Dos Oficiales. dos Suboficiales y siete civiles del Servicio Meteorológico Nacional.

- 1er. Teniente Aviador Enrique de los Sagrados Corazones Schmidt.
- Teniente de Aviación Médico Lauro Vigil.
- Reinaldo Soto.
- Benito Petronilo Rodríguez.
- Baltazar Silva.
- **Suboficial Ayudante Alejandro Dubini.**
- Salvador Américo.
- **Cabo Mayor Osvaldo Castrogiovanni.**
- Emilio Escobar.
- Orlando Arturo Angio.
- Jacobo Leitman.[93]

GRUPO DE TAREAS ANTÁRTICO

Durante la segunda quincena de marzo de 1950, más precisamente el miércoles 22, tres Avro *"Lincoln"* matrículas B-013, B-019 y B-026 despegaron desde Río Gallegos para sobrevolar Ushuaia e Islas de los Estados y luego proseguir el vuelo hasta la V Brigada Aérea (Villa Reynolds, San Luis).

[92] PALAZZI, Rubén Oscar Brig. My. (R) LA FUERZA AÉREA EN LA ANTÁRTIDA- Historia de la Fuerza Aérea Argentina-TOMO VIII-D.E.H.- Cap. I Pág. 25.
[93] "133 AÑOS DE METEOROLOGÍA EN EL PAÍS-REPÚBLICA ARGENTINA- 1872-2005". Servicio Meteorológico Nacional. Título 5. Pág. 73.

La misión consistía en una práctica de reconocimiento sobre la zona austral para la que, dos años más tarde, sería la llamada *"Operación Pingüino"* sobre la Antártida. El *"Lincoln"* B-019 encabezaba la formación, pero al llegar a las cercanías del lago Fagnano, ingresó en un sistema de nubes cerradas perdiendo contacto con las otras dos aeronaves, las cuales emprendieron el regreso a Río Gallegos ante el empeoramiento de las condiciones meteorológicas. Poco después, el B-019 fue declarado en emergencia y comenzaron los patrullajes en su búsqueda, con resultado negativo. Los restos de la máquina y de su tripulación fueron hallados en abril de 1983 por un grupo de andinistas en el glaciar Roncagly Ewn, en el extremo occidental de la isla Grande de Tierra del Fuego (Chile).

La tripulación del B-019 estaba compuesta por

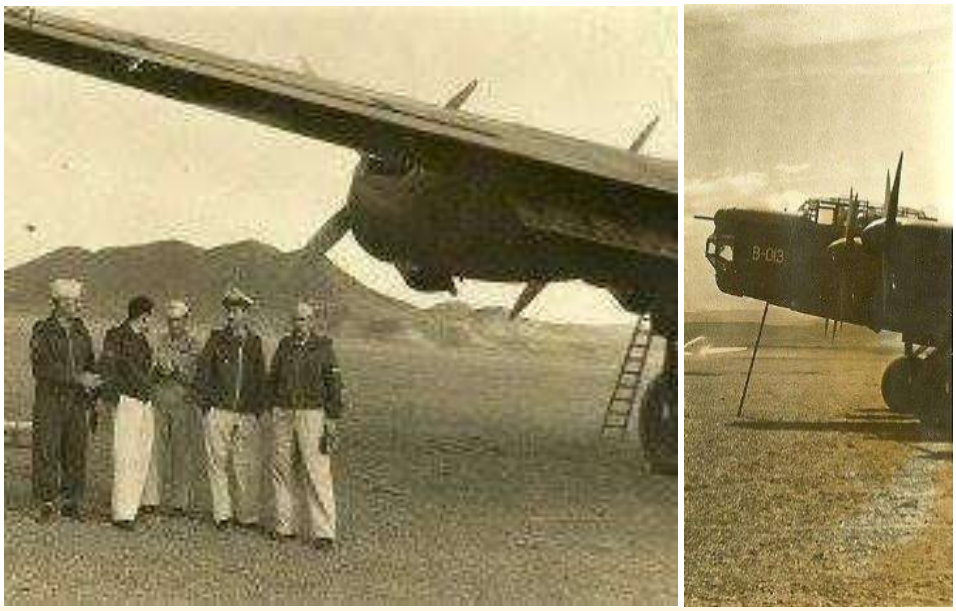
- Capitán Bautista F. Mendioroz (comandante).
- 1er. Teniente Raúl Zarzuela (piloto).
- Tenientes Emilio Barros y Carlos Modolo (Navegadores).
- Suboficial Auxiliar José Marcuzzi y Sargento Adrián Heynen (Radiotelegrafistas).
- Suboficial Auxiliar José Bianchi y Sargento Héctor Ibáñez (Mecánicos de Vuelo).
- Sargento Adelmo Amoroso.
- Cabos Mayores Federico Pacheco y Humberto Losardo.



Fotos Suboficiales tripulantes B-019: Archivo General FAA.



En búsqueda del B-019. Vista desde otro "Lincoln" de la zona aledaña al lago Fagnano. Foto: https://avrolincolnb019.wordpress.com/wp-content/uploads/2011/05/puig_image 025.jpg



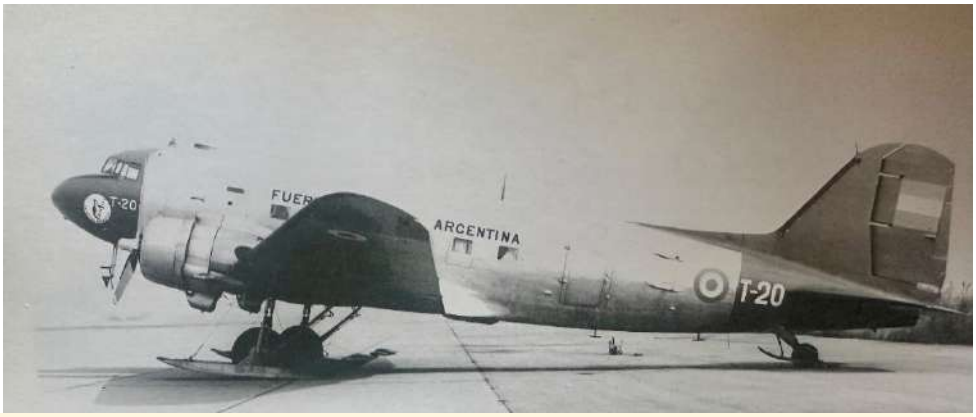
Tripulantes del Avro "Lincoln" B-013 consternados ante la pérdida de sus compañeros del B-019 en el destacamento Río Gallegos. Podríamos considerarlos los primeros Suboficiales tripulantes antárticos preparándose para los sobrevuelos sobre el sexto continente. Fotos: avrolincoln019.wordpress.com.

A pesar del trágico suceso ocurrido con el B-019, la Aeronáutica Argentina demostró interés en continuar con las operaciones aéreas en la región sur. A través de la Resolución 162/51 del 12 de marzo, el Ministro de Aeronáutica dispuso medios y elementos para tal fin. El material de vuelo estaba compuesto por el ya conocido Avro *"Lincolnian"* LV-ZEI bautizado *"Cruz del Sud"*, el Avro *"Lancastrian"* T-66 y el bimotor C-47 T-20.

Vale recordar entre los tripulantes del B-026 a los Suboficiales Nery Aguirre, Carlos Baini y Furno Alcine.



Avro "Lancastrian" matriculado T-66. Asignado al Grupo de Tareas Antártico, luego cumplió funciones como avión del Ministro de Aeronáutica. Foto: Archivo Vladimiro Cettolo.



El DC-3 T-20 fue el primer Douglas antártico. Equipado para tal fin en Estados Unidos, arribó a la Argentina el 16 de noviembre de 1951. Foto: Avialatina.

PRIMEROS TRIPULANTES ANTÁRTICOS SUBOFICIALES

DOUGLAS DC-3 T-20

- Suboficial Ayudante Isidro Valenzuela Ratti (Mecánico).
- Suboficial Ayudante Santiago Buosi (Radiooperador).
- Cabo Mayor Roberto Traba.[94]

AVRO "LINCOLN" B-030

- Cabo Mayor Jorge Trevisan.
- Cabo Mayor Juan Naveira.
- Cabo Principal Julio Ardini.[95]

PERSONAL DE MANTENIMIENTO F.A.T.A. (FUERZA AÉREA DE TAREAS ANTÁRTICAS)

- Cabo Mayor Pedro Timorín.
- Cabo Principal Aníbal Anselmo.
- Cabo Principal Francisco López.
- Cabo Principal Carlos Vaca.
- Cabo Principal Orlando Agüero.
- Cabo Principal Oscar Prakovite.
- Cabo Principal Carlos Brizuela.
- Suboficial Auxiliar Enrique Nadal. (Fotógrafo)[96]



En 1952 se sumó a la F.A.T.A. un bombardero liviano Beechcraft AT-11 EA. 04.
Foto: https://www.amilarg.com.ar/beech-at-11.html

[94] MOSQUERA/GEBEL/MARINO DOUGLAS. DC-3/C-47 en la Fuerza Aérea Argentina. Avialatina. Año 2010. Pág. 58.
[95] RODRIGUEZ JOSÉ/RODRÍGUEZ OSCAR. LINCOLN. Aeronaves. N°2. Año 2000.Págs. 51/52.
[96] Ibidem.



Helicóptero Sikorsky S-51 LV-XXT en plataforma del buque ARA "Bahía Aguirre". Foto: Archivo del Autor.

Durante la Campaña Antártica de Verano (CAV) 1951/1952 llegó al sexto continente embarcado en el transporte ARA *Bahía Aguirre*, un helicóptero Sikorsky S-51 matrícula LV-XXT perteneciente a la Dirección General de Aviación Civil, organismo dependiente del Ministerio de Aeronáutica. Mientras el buque de la Armada reabastecía a la Base Esperanza, el estrecho Antártico, las islas Dundee y Joinville, y el Mar de la Flota, estaba siendo tripulado por el Piloto Civil Hugo Parodi con la participación del mecánico de avión **Cabo Mayor Jorge Weber**.[97]

Podemos afirmar que este Suboficial de la Aeronáutica Militar fue el primero en sobrevolar a baja altura y obtener contacto directo con el territorio antártico.

Los sobrevuelos antárticos continuaron durante 1952 con el material de bombarderos partiendo desde Río Gallegos. Se utilizaron los Avro *"Lincoln"* B-021 y B-029 además del LV-ZEI *"Cruz del Sud"*.[98]

Para la Campaña Antártica de Verano (CAV) 1952/1953 se utilizó al helicóptero Sikorsky S-51 matrícula LV-XXV también perteneciente a la Dirección General de Aviación Civil, cuyo piloto fue designado el Teniente Oscar Bárcena acompañado por los **Cabos Principales Gallareta y Rodríguez.**[99]

[97] PALAZZI, Rubén Oscar Brigadier Mayor (R) LA FUERZA AÉREA EN LA ANTÁRTIDA. Historia de la Fuerza Aérea Argentina. TOMO VIII. D.E.H. 2008. Vale aclarar que el Cabo Mayor Jorge Weber provenía de la Armada Argentina (Testimonio del Comodoro (R) VGM Luis Longar al autor).
[98] Ibidem.
[99] Ibidem.



Helicóptero Sikorsky S-51 matrícula LV-XXV. Participó en la Campaña Antártica de Verano 1952/1953 con los Cabos Principales Gallareta y Rodríguez como mecánicos. Foto: Archivo Museo Nacional de Aeronáutica.



Imágenes correspondientes a las labores del S-51 LV-XXT en territorio antártico. Primero a la izquierda, el Cabo Mayor Jorge Weber (marcado con una flecha), proveniente de la Armada Argentina, se convirtió en el primer Suboficial tripulante de la Fuerza Aérea Argentina en pisar el sexto continente. A su lado, el piloto del helicóptero, Sr. Carlos Marrón (Civil). Fotos: Fundación Marambio.





Primitivos emblemas antárticos. El primero, con la clásica figura del pingüino y la leyenda "ANTÁRTIDA ARGENTINA" data de los comienzos del Grupo de Tareas Antárticas. El otro corresponde a la FATA (Fuerza Aérea de Tareas Antárticas) desde 1952. Imágenes: Archivo del autor.



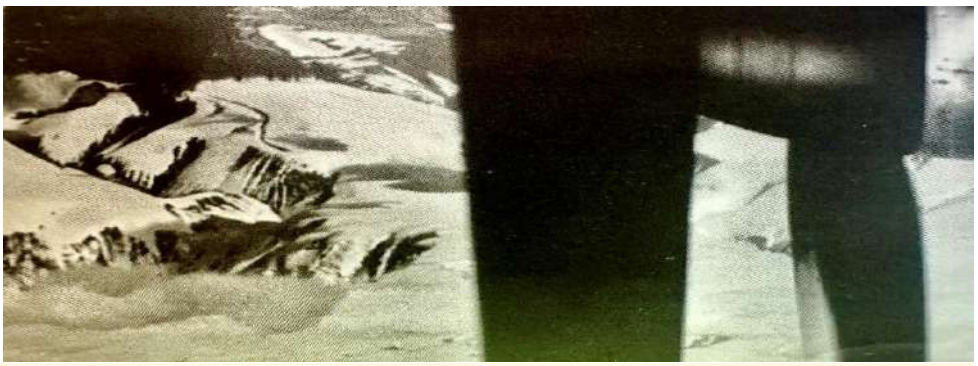
Tripulación del Avro "Lincoln" B-014 operando desde el Destacamento Aeronáutico de Río Gallegos. Los Oficiales ostentas gorras "de servicio" mientras que los Suboficiales "birrete" siendo los equipos de vuelo carentes de uniformidad. Foto: Archivo Familia Videla.



Personal de la F.A.T.A (Fuerza Aérea de Tareas Antárticas) posan junto a un "Lincoln" en una mañana helada en el DAM "Río Gallegos", año 1953. Precursores de los vuelos antárticos, fueron muchos los Suboficiales de distintas especialidades que contribuyeron a lo que hoy son los vuelos regulares al sexto continente. Foto: Archivo Familia Videla.



Tripulantes del Avro "Lincoln" B-030 se aprestan a tomar posiciones dentro del mismo. Ataviados con equipo de vuelo "antártico" se observan las primitivas instalaciones del DAM "Río Gallegos". Foto: https://loudandclearisnotenought.blogspot.com/



Vista del territorio antártico desde un Avro "Lincoln" comandado por el Mayor Gustavo Marambio. Foto: Libro "Lincoln" José y Oscar Rodríguez.

RÉCORD MUNDIAL DE PARACAIDISMO

Además de sus misiones específicas, los Avro *"Lincoln"* fueron utilizados para la realización de otros vuelos en los cuales la confraternidad que los integrantes de la Fuerza Aérea brindaron a sus conciudadanos quedó plenamente demostrada y reconocida.

En estos bombarderos se trasladaron cargas de mercaderías destinadas a solucionar problemas inmediatos de pobladores a zonas que necesitaron del esfuerzo popular a raíz de alguna catástrofe natural. También se trasladaron enfermos y delegaciones deportivas y en este aspecto, le corresponde al bombardero *"Lincoln"* modificado LV-ZEI el haber trasladado desde tierra hasta los 12.800 metros de altura a un Suboficial de la Fuerza Aérea Argentina cuyo objetivo era nada más y nada menos que batir el récord mundial de paracaidismo, ostentado por la Unión Soviética.

El protagonista de esta hazaña fue el entonces Suboficial Auxiliar Rugby Nasi, que integró los cuadros de la V Brigada Aérea hasta el año 1965, cuando se retiró como Suboficial Mayor. Para intentar este récord el referido Suboficial debió someterse a un intensivo adiestramiento encontrándose en tales condiciones en los primeros días del mes de enero de 1955. El primer intento se realiza el día 4 desde la I Brigada Aérea con asiento en el Palomar (Buenos Aires), pero al alcanzar la máquina los 8.700 metros de altura, el piloto de la misma Comandante (hoy jerarquía de Mayor) Cebral observa una falla en la etapa de alta de un motor, que obligó a suspender el intento, regresando al punto de partida para su reparación.

Cumplida la misma decola el *"Cruz del Sud"* nuevamente desde el Palomar tripulado por los pilotos Sergio Gómez y Barboza Martínez, con el mecánico de vuelo Suboficial Oscar Mandrilli, llevando a bordo al Capitán médico Raúl Rodríguez y al Suboficial Rugby Nasi que debía efectuar el lanzamiento. Este se produce a los 12.800 metros de altura, constatados por la F.A.I. (Federación Aeronáutica Internacional) tras la comprobación de los baroaltígrafos que estaban instalados uno en el avión y otro en el propio paracaidista.

En la mañana del 6 de enero, la temperatura en tierra era de 42° C y a la máxima altura alcanzada, la misma era de -37°C. El lanzamiento se realiza a las 11:00 hs., luego de dos horas de vuelo en la zona comprendida entre San Justo y Morón en la Provincia de Buenos Aires.

Relata al respecto el Suboficial Nasi que el lanzamiento se efectuó luego de controlar su equipo minuciosamente, tarea que realizó el Capitán Rodríguez.

> *"La caída libre la efectué en un recorrido de 11.960 metros – comenta Nasi- en dónde tuve que maniobrar con piernas y brazos para lograr mantener la caída más normal que es la del tumbo, controlando permanentemente los instrumentos hasta que los mismos me indicaron que me encontraba a 1.000 metros de altura, procediendo en ese entonces a tirar de la manija del paracaídas. La apertura del mismo se registró a 940 m. del suelo. El descenso a partir de ese entonces se hizo a la velocidad normal de 4 a 5 metros por segundo, muy diferente a la que*

traía en la caída libre, que oscilaba entre los 240 y 250 km/horarios, velocidades máximas para los cuerpos vivos".[100]

El Suboficial Rugby NASI toca tierra a 2 kilómetros de Morón, efectuándose la caída sin ningún inconveniente.

La Aeronáutica Argentina, aparte de lograr un récord mundial de altura en esta rama deportiva que dice mucho de su preocupación por el adiestramiento de sus integrantes, demostraba al mundo entero, el alto espíritu y capacidad de sus hombres.



El Suboficial Rugby Nasi es asistido antes de efectuar el salto en paracaídas que lo convertiría en poseedor de un nuevo récord mundial de altura, hecho ocurrido el 6 de enero de 1955. Se observa el típico casco de vuelo "de cuero" de origen británico como parte del equipo para el salto. Foto: Archivo del Autor.

Sin dudas y como hemos apreciado en estas páginas, estos nobles bombarderos ingleses dejaron una huella imborrable en la historia de la Fuerza Aérea Argentina desde 1947 hasta 1967.

No es propósito de este trabajo ahondar en un solo avión (sistema de armas, como se denomina actualmente) solo resaltar los hechos más importantes que los tuvieron como protagonistas y lo que significó para el personal de Suboficiales, recordando a algunos de ellos que aparecen en testimonios escritos y a los cuales tiene acceso el autor, lamentablemente no pudiendo mencionar a todos los involucrados.

Otro dato no menor en cuanto a los beneficios para los Suboficiales, es la inclusión en el Registro de Tripulantes de aquellos que siendo de otras

[100] Testimonio del Suboficial Rugby Nasi extraído de: AVRO LINCOLN BOMBARDERO PESADO. V BRIGADA AÉREA. Publicación de la V Brigada Aérea. Agosto 1967.

especialidades, no hubieran tenido la oportunidad de volar en aviones de otras características.



El Suboficial Mayor (R) Luis Etchart, (mecánico de aeronave) primero a la derecha, como parte de la tripulación del "Lincoln" B-005. La foto corresponde a los primeros años de la década de 1960. Foto. Vía S.M. (R) Luis Etchart,



Personal de Suboficiales Mecánicos y especialistas encaramados sobre uno de los motores Rolls Royce Merlín 621-15 de 12 cilindros en V y 1750 hp. En este caso correspondiente al B-023. Foto: Extraída de la Web. Archivo V. Cettolo/Atilio Marino.

LINCOLN Y LANCASTER EN NÚMEROS

HORAS VOLADAS 1947/1967[101]

AVRO LINCOLN	41.465
AVRO LANCASTER	7.985
AVRO LANCASTRIAN	1.230
TOTAL HORAS DE VUELO	50.680

ACCIDENTES CON DESTRUCCIÓN TOTAL[102]

AVRO LINCOLN	8
AVRO LANCASTER	4
AVRO LANCASTRIAN	1
TOTAL ACCIDENTES	13

TOTAL DE SUBOFICIALES ESPECIALISTAS QUE PRESTARON SERVICIOS COMO TRIPULANTES EN LINCOLN Y LANCASTER 1947/1967[103]

- Mecánico de Avión: 244
- Mecánico de Comunicaciones/Radiooperador: 85
- Comisario de A Bordo (*): 1
- Mecánico de Armamento / Artillero: 65
- Fotógrafo Aéreo: 06
- Mecánico de Instrumental: 10
- Mecánico de Motores: 1
- Paracaidista: 1
- Mecánico Electricista: 7

(*) Empleado en aviones Lincoln/Lancaster modificados a versión pasajeros.

[101] Datos obtenidos de: AVIACIÓN DE BOMBARDEO Y ATAQUE 1912-1982-Historia de la Fuerza Aérea Argentina- TOMO V- D.E.H.- Capítulo V – 2011.
[102] Ibidem.
[103] Ibidem.

TESTIMONIO DE UN MECÁNICO DE LINCOLN

Por el S.M.(R) Roy Pedro Wegrzyn.

Extraído de su libro ***"Camino al Cielo: Memorias de un piloto patagónico"***

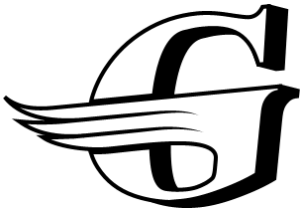
> *Algo que noté en la Aeronáutica Militar a diferencia de otras fuerzas, es que la distancia entre los grados se diluía mucho al formar la tripulación un equipo, dónde cada uno tenía un rol diferente. Cuando un vuelo duraba 2 o 3 días se generaba inmediatamente un acercamiento amistoso.*
>
> *En la semana nos asignaron los lugares y las tareas que íbamos a cumplir, casi todos pasamos a ser ayudantes del personal más antiguo. Yo era uno de los pocos que sabía manejar vehículos, por lo cual me asignaron un camión con un tanque de aceite para ir avión por avión para cargar los mismos. El tanque estaba equipado con manguera y una bomba a ese efecto.*
>
> *Cada avión tenía un encargado, en mi caso fue el B-016.*
>
> *Cuando regresaba un avión a la base había que cargarlo de combustible y aceite. Si tenía alguna novedad o necesidad de reparación, había que transmitirlo al Jefe de Mecánicos, quién mandaba a los técnicos según la falla, si era radio, instrumento, motor, fuselaje u otras. Cuando salíamos a volar cada integrante de la tripulación tenía un lugar determinado dentro del avión, un asiento y enchufes para la calefacción, otro para respirar oxígeno, y otro, el principal, para comunicación con el comandante o piloto del avión.*

Para finalizar este Capítulo con los Avro Lincoln y Lancaster, vale recordar las figuras de los Suboficiales Francisco Olmedo (Jefe de Mecánicos durante varios años), Edgard Figueroa, Roberto Fránano, José Castagnini, José González y Pedro Balderrama, encabezan la nómina de quienes, a través de largos años de diaria labor, comandaron los equipos de Inspecciones y Mantenimiento de estas aeronaves. En su memoria y la de todos los Suboficiales que los acompañaron.

SUBOFICIALES A CHORRO

El 5 de mayo de 1947 se firmó el contrato entre la Gloster Aircraft Co. (Inglaterra) representada por la empresa Evans Thornton & Cia. y la República Argentina, en la persona del Comodoro Juan Ignacio San Martín (Director del Instituto Aerotécnico) por el cual se adquirieron cien cazas Gloster Meteor Mk-IV a reacción. Sin dudas, una de las compras más importantes en la historia de la Fuerza Aérea Argentina dado la cantidad de aeronaves en juego y de lo que significaba el importante salto tecnológico, recordando que el principal caza en servicio en nuestro país lo era el Curtiss Hawk 75-0, avión de ataque convencional ya obsoleto para los estándares de la época.

La Fuerza Aérea Argentina designó al personal que concurriría a Inglaterra a realizar los cursos. Componían la comisión once (11) Aviadores Militares y nueve (09) especialistas del Regimiento 2 de Caza equipado con los ya mencionados Curtiss Hawk 75-0.



La Gloster Aircraft Company fue un fabricante de aviones británico entre 1917 y 1963. Fundada como Gloucestershire Aircraft Company Limited de Cheltenham, Inglaterra, produjo cazas durante la guerra. Posteriormente, pasó a formar parte del grupo Hawker Siddeley y el nombre Gloster desapareció en 1963. Fuente: Wikipedia.

AVIADORES MILITARES

- Capitán Carlos A. Soto.
- 1er. Teniente Ricardo Favre.
- Teniente Vedania Mannuwal.
- Teniente Jorge Martinez Zuviría.
- Teniente Oscar Romano.
- Alférez Carlos Pastor.
- Alférez Gert Kleissen.
- Alférez Armando Bernasconi.
- Alférez Luis Valoni.
- Alférez Lorenzo Bravo Deheza.
- Alférez Jorge Rangugni.

SUBOFICIALES ESPECIALISTAS:

- Suboficial Alberto Murillo.
- Suboficial Auxiliar Carlos Carnevalli.
- Suboficial Auxiliar Roberto Vinuesa.
- Suboficial Auxiliar Mario Casco.
- Suboficial Auxiliar Manuel Segura.
- Sargento Domingo Lanfranchi.
- Sargento Juan Corbelle.
- Sargento Norman Panzeri.
- Cabo Mayor Enrique Suárez.[104]

El 14 de mayo de 1947 la delegación parte desde el Aeropuerto *"Presidente Rivadavia"* (Morón) hacia Inglaterra, previas escalas en Recife y en Madrid. Una vez en Londres, la Comisión fue recibida por el Teniente Rodolfo P. Otero (Comisión de adquisiciones en Europa) y el Capitán Eduardo F. Mc Loughlin (agregado aéreo).[105]

Cumplidos los protocolos, la delegación argentina se trasladó a Cheltenham, próximo a Moreton Valence (Gloucestershire) dónde se encontraba el aeródromo y la planta de Gloster.

Los Suboficiales argentinos fueron adiestrados en funciones de mantenimiento, inspecciones, revisión y reparación de célula, motor y equipos de a bordo. En la planta de Rolls Royce, en Derby, completaron el estudio de la turbina Derwent V.

Al igual que sus camaradas de los bombarderos pesados y radaristas, impresionaron a los británicos por su rapidez para asimilar conocimientos

[104] LA AVIACIÓN DE CAZA 1912-1982-HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. TOMO V-D.E.H. – Capítulo III-2005.
[105] Ibidem.

dejando en alto el prestigio de la novel Fuerza Aérea Argentina en el material adquirido.

La mayor parte del personal regresó a la Argentina el 14 de julio, posteriormente se decidió enviar otra comisión a Inglaterra compuesta por los siguientes Suboficiales:

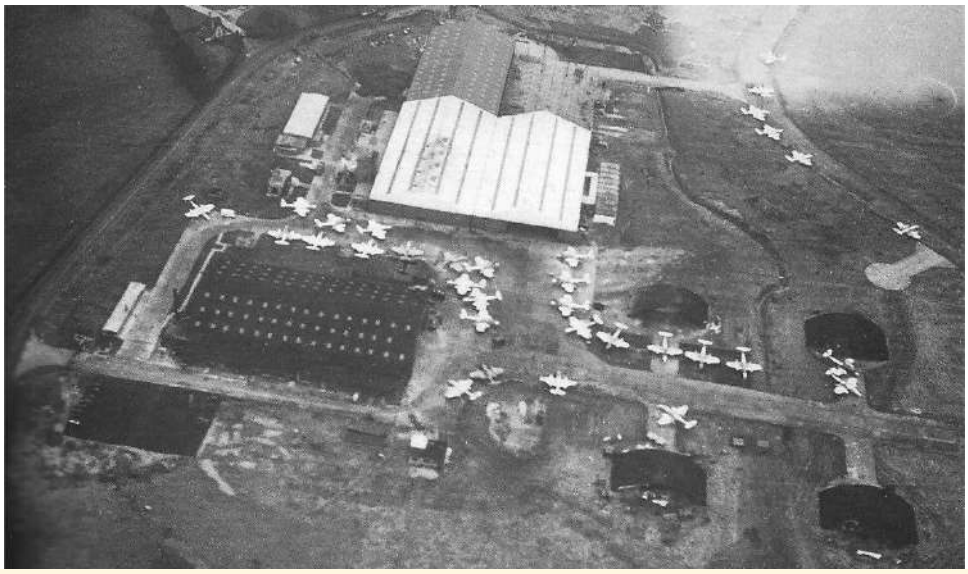
- Suboficial Ayudante Ambrosio Pariani.
- Suboficial Ayudante Juan Corvalán.
- Sargento Eugenio Olivieri.
- Cabo Mayor Ramón Hourquebie.
- Cabo Mayor Eduardo Boerr.
- Cabo Mayor Alejandro Proietti.[106]

Luego de una estadía de seis (6) meses, los citados Suboficiales regresaron a la BAM Tandil, lugar de asiento de los nuevos Gloster.



El Aeropuerto "Pte. Rivadavia" ubicado en Morón, Provincia de Buenos Aires. Se observan las nuevas instalaciones inauguradas en 1948 y un avión Douglas DC-6 de la empresa FAMA (Flota Aérea Mercante Argentina) en plataforma. Testigo de la partida de las comisiones a Inglaterra de los Suboficiales de la Aeronáutica Argentina, Morón también fue lugar de recepción de los primeros Avro "Lincoln", "Lancaster" y Gloster "Meteor" arribados al país. Foto: Archivo del Autor.

[106] LA AVIACIÓN DE CAZA 1912-1982-HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. TOMO V-D.E.H. – Capítulo III-2005.



El Aeródromo de Moreton Valence. Instalaciones de la planta de Gloster y 30 "Meteors" a la espera de sus nuevos dueños. Allí nació la caza interceptora argentina a reacción. Foto: Stonehouse History Group.



Grupo inicial de Suboficiales integrantes de la primera comisión a Inglaterra. En ellos cupo la responsabilidad de formar e instruir al personal técnico en el nuevo material a reacción. Foto: Suboficial (R) Murillo – Avialatina.



El Suboficial Auxiliar Alberto Murillo posa en la cabina del flamante Gloster Meteor matriculado I-009 en el aeródromo de Moreton Valence, Inglaterra. Foto: Libro Gloster Meteor F.4 en Argentina-Atilio Marino.



Publicidad del motor Rolls Royce Derwent V Turbo Jet. El plan inicial de adquisiciones por parte de Argentina incluía la construcción bajo licencia en una planta a construirse en Córdoba del citado motor, hecho que no sucedió. Los Suboficiales de la FAA fueron comisionados a la planta de RR en Derby. Foto: Extraída de la Web.

Historias de Suboficiales Cazadores

A diferencia de sus camaradas los Suboficiales de transporte y bombarderos, a quienes les tocó ser parte de las unidades de caza se les hacía difícil volar en los aviones que ellos mismos asistían y mantenían en condiciones de vuelo. Salvo que fueran parte de las unidades equipadas con aviones cazas biplazas (ejemplo: Fiat G-55/Fiat G-46) o destinados en Institutos de formación (Escuela de Aviación Militar).

Los Clases y Suboficiales especialistas destinados al Regimiento 4 de Caza Interceptora (Base Aérea Militar Tandil) equipado con los nuevos cazas interceptores a reacción *Gloster Meteor*, no podían volar en los mismos por la razón de que no existía una versión biplaza de entrenamiento. Los Pilotos realizaban su entrenamiento en aviones D.H. 104 *"Dove"* o en Fiat G-46, utilizando también métodos poco convencionales como ser el instructor montado a un costado de la cabina dándole explicaciones al alumno en tierra, realizando carreteos y simulacros de despegue.

Aun así, el *"ingenio criollo"* una vez más demostró su fama. La solución llegó en 1950, como se relata en el libro "La Aviación de Caza 1912-1982" (Tomo V – Historia de la Fuerza Aérea Argentina):

> *"Los accidentes y la intensa actividad de adiestramiento cumplida por los Regimientos de Caza Interceptora habían puesto en evidencia la debilidad que importaba la carencia de aviones biplazas, sobre todo, si se considera la brecha existente entre el rango de velocidades de los Gloster y los aviones de hélice en los que se basaba la experiencia previa de los pilotos.*
>
> *Ante esta situación y a fin de que tuviera una idea de magnitud de las velocidades, tanto en el despegue como en el aterrizaje, se acondicionaron dos aviones con un asiento de circunstancia ubicado en el alojamiento de las cajas de munición de los cañones, detrás de la cabina. Cuando el piloto, mecánico o invitado se sentaba y se ataba, desde el exterior un técnico le colocaba y atornillaba la tapa. A partir de ese momento, estos singulares pasajeros no podían salir por sus propios medios. Además, el habitáculo en que viajaban no poseía calefacción y era sumamente ruidoso.*
>
> *El 21 de septiembre se efectuaron simultáneamente, dos vuelos inaugurales. En Tandil, el Capitán Jorge Martínez Zuviría transportó al Suboficial Héctor Barbero en el I-054, y en El Palomar, el Capitán Ricardo Favre, al señor Vicente Ramos, en el I-010"*

Entonces, podríamos afirmar que el primer Suboficial en volar un avión de caza a reacción de dotación lo fue Barbero, aclarando que, en el Instituto Aerotécnico de Córdoba, el Sargento Piloto Militar Jorge Villegas *("Probador de Aviones en Vuelo")* lo hizo evaluando al *"Pulqui I"*.

También es preciso aclarar que en una época de pocos registros oficiales en dónde la cantidad de aviones existentes y el poco control de las actividades de los mismos, se puede deducir que otros Suboficiales podrían haber sido parte de estos vuelos *"por la izquierda"* aplicando un término utilizado para todas aquellas situaciones que no siguen las reglas estipuladas.

El Primer Suboficial en el "Doble Cabina"

> *"Egresó con el grado de Cabo Mayor en junio de 1948 con la Especialidad de Mecánico de Aviación. Fue el número dos de su especialidad, había solicitado la Base de El Palomar, pero no fue así, su primer y único destino fue la Base Aérea Tandil, que en aquel entonces se llamaba "Regimiento 4 Caza Interceptora Tandil", llegó junto a sus 17 compañeros y él era el más antiguo. Se acerca el Jefe Aéreo en un Ford 46 el 1er. Teniente Martínez Zuviría, le dice: - Subí, ¿te puedo tutear? - Cabo Mayor Barbero: Si, señor. - Teniente Martínez Zuviría: Yo soy el Piloto del Gloster Meteor 054 y quiero que vos seas mi Mecánico de Aviación."*

El Cabo Mayor Héctor J. Barbero, fue el primero en volar en la aeronave de doble cabina del Gloster Meteor MK IV el 21 de setiembre de 1950 con el Primer Teniente Jorge Miguel Martínez Zuviría que luego en el año 1968, fue Comandante en Jefe de Fuerza Aérea Argentina, una gran persona.



Cabo Mayor Héctor Juan Barbero (Mecánico de Aviación). Primer Suboficial en realizar un vuelo en el Gloster Meteor adaptado como "Doble cabina". Foto: Sitio Facebook "Suboficiales FAA"

> *"Siendo su mecánico, el Teniente Jorge Miguel Martínez Zuviría me daba doble comando en los Focke Wulf FW44 (biplanos) hasta que aprendí a volarlo, luego me pagó el curso de piloto en el Aero Club de Tandil." Así comenzó todo, recuerda que la pista era de tierra con pedazos de asfalto, cuando despegaban los aviones saltaban pedazos de asfalto para todos lados. Una vez, se apersona el Jefe del Regimiento y estaciona delante del avión, y dice: - ¡Cabo Mayor Barbero! - ¡Ordene, señor!*
>
> *Suba al auto. - Uh que macana me habré mandado. (Pensaba en mi interior) - Tengo entendido que Ud. es de Baradero. – Sí, señor. - Yo también soy de Baradero, Yo fui quien lo pidió que venga a esta Unidad Aérea de Tandil, cualquier problema que tenga, vaya a mi despacho, golpee la puerta que yo lo voy a atender. - Muchísimas Gracias Señor, muy amable.*
>
> *Allí fue que me anoticié del por qué fui destinado a Tandil, porque de egreso yo había solicitado El Palomar, Unidad que tenía muchísimas aeronaves y ese había sido mi destino preferido. Así fue que comenzó mi vida militar en las Unidades. Al año y medio de haber egresado fui ascendido a Sargento y a los treinta años de edad al grado de Suboficial Mayor.*
>
> *Fuimos las últimas promociones que usábamos el grado de Sargento, luego paso a denominarse Cabo Principal. Primer destino y único fue la Base Aérea Militar Tandil, con el Sistema Aéreo Gloster Meteor MK IV, en aquel entonces había 99 aeronaves en servicio. Termine volando en el Sistema Aéreo Douglas DC3 Antárticos como tripulante hasta el año 1972, retirándome como Suboficial Mayor con doce años en el grado."*

S.M. (R) Héctor J. Barbero. Mecánico de Aviación (*Testimonio extraído desde sitio Facebook "Suboficiales FAA"*)

"Que te Diviertas"

Veamos entonces el testimonio de otro *"valeroso"* Suboficial que se animó a vivir la experiencia del vuelo en un Gloster *"biplaza"*.

"Cuando me presenté en Tandil el 4 de marzo de 1956 era Destacamento Aeronáutico Militar Tandil y contaba con un escuadrón de Gloster Meteor IV, cuatro o cinco Fiat G-55 y G-55B biplazas, de los cuales se accidentaron dos, algunos DL-22 y Percival P-40 triplaza.

Con los Gloster se contaban infinidad de anécdotas, por ejemplo, cuentan que cuando llegaron a Tandil pasaron en vuelo rasante sobre el centro de la ciudad y que dos señoras se desmayaron del susto y muchos no alcanzaron a verlos y como no tenían conocimiento de aviones a reacción, no sabían que pasaba. Los Gloster eran monoplazas y no tenían asientos eyectables, a uno que no me acuerdo la matrícula lo habían hecho biplaza, detrás de la cabina del piloto tiene una cúpula de plexiglás y en su interior está el magazine de proyectiles de los cuatro cañones, le sacaron eso y le pusieron un asiento el cual al igual que el del piloto era de chapa y en la parte inferior era ahuecado que es donde calzaba el paracaídas que servía de asiento.

Ya habían volado varios Suboficiales en ese avión y un día veo que el Capitán Gavazzi se dirige hacia él con el paracaídas puesto y le pregunto si me lleva, me dijo que sí y que fuera a buscar el paracaídas, entonces le pregunté qué haría y me dijo que solamente era un vuelo de prueba, me puse el paracaídas que dicho sea de paso me servía solo de asiento porque el plexiglás se cerraba de afuera con cuatro trabas y si al avión le pasaba algo..., "FUISTE".

El Mecánico me ató el arnés me dio una palmada en la cabeza esbozó una sonrisa y me dijo "que te diviertas", puso el plexiglás, lo trabó y descendió del avión. Pusieron en marcha, carreteó a cabecera, giró y enfrentó la pista, dio motores y allá fuimos, tomó velocidad y decolamos tomando altura, luego niveló, hizo algunos giros chequeando el avión, pasamos sobre la ciudad y yo contento mirando el paisaje, después puso rumbo a la base y todo seguía fenómeno hasta que estuvo sobre ella y en ese momento se me terminó el mundo. Empezó a hacer acrobacias y me pegó tal milonga que yo no sabía dónde estaba, así me tuvo un rato hasta que aterrizamos, carreteó hasta el hangar y se bajó, yo esperé a que sacaran la cúpula y me bajaron porque solo no podía, cuando estuve en tierra me sacaron el paracaídas mientras todos se reían a carcajadas, lo miro a Gavazzi y riéndose me pregunta: - ¿qué le pareció el vuelo, Aimaretti?, a lo que le digo: - Mire, señor. El vuelo fue muy bueno, la acrobacia fantástica pero yo no vuelo más en la p... vida con Ud.".

Esa fue mi experiencia en Gloster, lógicamente nunca más me subí a ese avión".

S.M. (R) Omar Aimaretti (*Testimonio extraído desde sitio Facebook "Suboficiales FAA"*)



S.M. (R) Omar Aimaretti. Otro "arriesgado pasajero" en un Gloster Meteor "Doble Cabina" pudiendo comprobar in situ las sensaciones del vuelo acrobático Foto: Perfil Facebook.

NdR: El "Tano" Aimaretti, falleció el 07/06/2022.



La Señorita Zulema Perrone lista para emprender vuelo en el "Doble Cabina". Ganadora de una rifa, se convirtió en la primera mujer en volar un avión de caza a reacción en Argentina, hecho ocurrido el 26 de septiembre de 1954 a bordo del I-090. Foto: Revista Nacional de Aeronáutica.



Se puede apreciar en la foto el habitáculo improvisado del "Doble Cabina" mientras un piloto de Gloster posa junto a un "arriesgado pasajero". En más de una ocasión se realizaron "vuelos logísticos" en traslado de documentación o pequeñas cargas entre unidades, siendo un Suboficial el encargado de cumplir con la misión. Foto: Atilio Marino.

UNA INSPECCIÓN COMPLICADA

"Como suboficial veterano de la Fuerza Aérea paso a relatar anécdotas de las tantas que me sucedieron a lo largo de muchos años transcurridos en actividad, casi todos en la Escuela de Suboficiales, donde principalmente desempeñé actividad docente y continué en la misma luego de mi retiro como personal civil.

Egresado en la IX Promoción de la Escuela de Suboficiales, en el año 1950, con la especialidad mecánico de avión, mi primer destino fue la Base Aérea Militar Tandil donde cumplí al principio, supervisado por personal más antiguo, tareas de encargado de máquina y también como integrante de la realización inspecciones periódica a los aviones Gloster Meteor, los más veloces del mundo en esa época y primeros con motores a reacción de nuestra Fuerza Aérea.

Las inspecciones periódicas requerían varios días de trabajo razón por la cual disponíamos de un tinglado con techo a dos aguas, sin portones en el frente, donde al avión había que ponerlo sobre gatos para revisar y regular entre otras cosas las trabas del tren de aterrizaje en la posición "arriba y abajo". Esto se hacía mediante una bomba hidráulica manual ubicada en la cabina. Esta operación requería ser repetida varias veces y sin dudas era la más trabajosa de llevar a cabo.

Terminada la inspección ya con el avión apoyado en tierra había que sacarlo del tinglado y como los flaps estaban en posición extendidos, subió a la cabina uno de mis compañeros para accionar la bomba hidráulica manual y colocarlos en la posición retraídos, éste no advirtió que antes de poner el avión en tierra la palanca selectora del tren de aterrizaje había quedado por descuido, en posición vuelo razón por la cual al mandar presión al sistema hidráulico no solo subió los flaps sino que se destrabó la rueda de nariz y el avión apoyó estrepitosamente su trompa en el suelo y apuntó el fuselaje trasero hacia el techo donde milagrosamente todo el empenaje quedó ubicado entre dos cabreadas, sin sufrir ningún daño

El avión apoyo estrepitosamente su trompa en el suelo y apuntó el fuselaje trasero hacia el techo donde milagrosamente todo el empenaje quedó ubicado entre dos cabreadas, sin sufrir ningún daño. Para disimular tan tremendo descuido rápidamente había que volverlo a posición normal, y esconder en parte tanta negligencia.

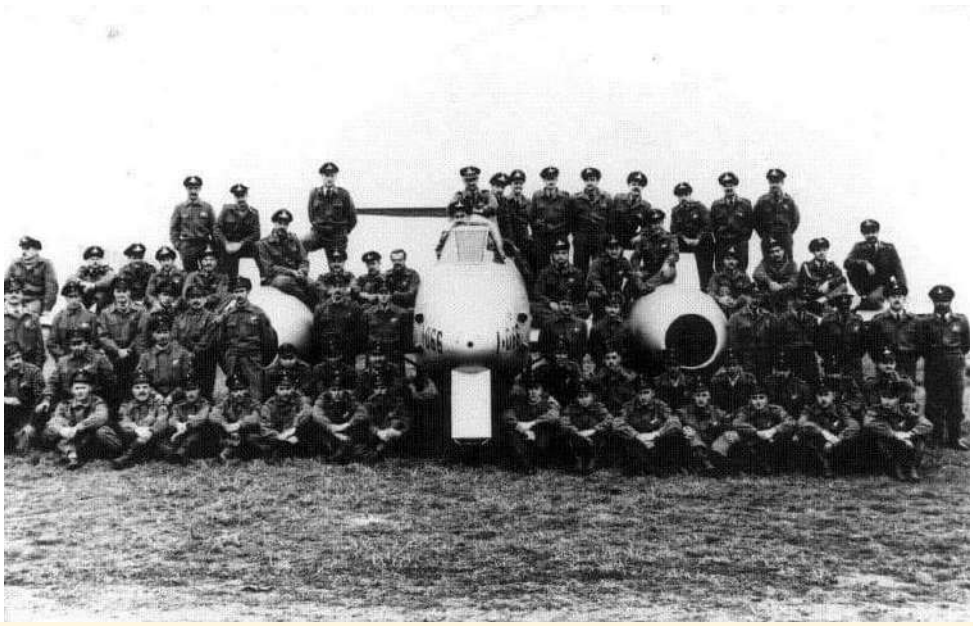
Para ello uno de mis compañeros comenzó a trepar, cual, si fuera un mono, por el empinado fuselaje hasta llegar y tomarse de una de las cabreadas para que baje la cola, pero su peso no fue suficiente, por lo que otro comenzó a trepar hasta que sorpresivamente y en forma instantánea el avión volvió a la posición normal quedando el primero colgado balanceándose de la cabreada a varios metros de altura. Menos mal que gracias a su juventud y fortaleza física consiguió encaramarse y esperar sentado en la cabreada hasta que después de pasado un largo tiempo conseguimos una soga y pudimos hacerlo bajar



S.M. (R) Elvio Ramón Debernardo. Mecánico de Gloster Meteor y Encargado de aeronave. Autor del relato "Una Inspección complicada". Foto: Sitio Facebook "Suboficiales FAA".

sano y salvo. Afortunadamente el avión solo sufrió algunas abolladuras en la trompa que fueron solucionadas por los chapistas y el hecho aparte del susto y complicaciones fue tomado como un accidente de trabajo"

S.M. (R) Elvio Ramón Debernardo. Mecánico de Aviación. Promoción IX 1948/1950 (*Testimonio extraído desde sitio Facebook "Suboficiales FAA"*)



Regimiento 4 de Caza Interceptora BAM Tandil. 1948. Equipado con los modernos Cazas a reacción Gloster Meteor FMk-IV, se transformó en una de las unidades más poderosas de Latinoamérica posicionando a la FAA como una de las pocas en el mundo con este tipo de avión. Recién en 1954 Chile ingresaría en la era del reactor adquiriendo cazas DH" Vampire". Foto: Archivo del Autor.



Banderín del Regimiento 4 de Caza Interceptora. El escudo representa a un personaje de historieta apodado "Bólido". Foto: Vía Ricardo Kleissen,

Gloster Meteor Pictorial





Escudo utilizado por los pilotos de Gloster Meteor. Diseñado por el dibujante Ferro, recibió el indicativo "Bólido". Créditos a quien corresponda.






1-080





Regimiento 4 de Caza Interceptora BAM Tandil. 1948. De izquierda a derecha:

Parados: Luis GRAMENOS, Nelson CAPPI, Hugo CORDOBA, El "Teto" José E. BARRERA, Pedro CHARRIERE, Juan DUARTE, Oscar SALTALAMACCHIA, Aldo PELAYEZ-LUJAN y Pedrito PEREZ.

Sentados: Edmundo F. MIÑO (Promoción IV – 1947), Roberto CABILI, Cirilo LAMMENZ, Carlos CORTIZO, Alberto BERISSO, Agustín ZAMPIERI y Héctor Juan BARBERO. Foto: Archivo del autor.

DE "GANCHOS", "ASIMILADOS" Y "DE ESCUELA".

La necesidad de personal fue una constante desde la independencia de la Fuerza Aérea Argentina. Como se vio en capítulos anteriores, los métodos de reclutamiento fueron variados y las condiciones de ingreso requeridas sobre todo las intelectuales, también diferían de acuerdo a las especialidades ofrecidas por los institutos de formación.

Así se dieron casos en dónde candidatos a aspirantes poseían un nivel de estudios superiores a otros (secundario completo) pero también diferían las jerarquías que obtenían al egresar (Cabo, Cabo Mayor). Se consideraba a la aeronáutica un arma *"muy técnica"* y de hecho así lo era, operar equipos modernos con la responsabilidad de mantener técnicamente aeronaves costosas y velar por las vidas de tripulantes y pasajeros que volarían en ellas.

Por lo anteriormente expresado, la capacidad intelectual del aspirante dictaminaba la especialidad y el escalafón al cuál pertenecería. Los más capaces integrarían *"Aire"* (Tripulantes de a bordo), los *"Técnicos"* (especialidades técnicas) y los menos favorecidos irían a cumplir funciones al escalafón General ("Tierra") despectivamente llamados *"Topos" o "Troperos"* ya que cumplían funciones en la mayoría de las veces en los escuadrones de Tropas Terrestres.

Egresados de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica/de Mecánica/de Clases eran quienes se hacían llamar "*de Escuela",* mientras quienes lo eran de otros institutos de formación y con diferentes formas de reclutamiento, eran llamados despectivamente *"ganchos"*.

> *"Por ahí leí que Miguel Zaccagnini se refirió a los ganchos, eso es otra cosa que tenemos los Suboficiales y la mayoría ignora a que se debe esa designación, por lo tanto, voy a hacer un poco*

> *de Historia para que sepan el origen de esa palaba. Juan Ignacio San Martín fue un Oficial de Ejército que pasó a la Fuerza Aérea y ganó unas elecciones en Córdoba, que estaba intervenida a la que gobernó entre 1949 y 1951, ese año dejó la Gobernación porque fue designado por Perón como Ministro de Aeronáutica con el grado de Brigadier Mayor. Fue el que trajo a Kurt Tank y Reimar Horten, los creadores del Pulqui I y II.*
>
> *El tema de los ganchos viene porque San Martín siendo Ministro visitaba las unidades de la recién creada Fuerza Aérea y en esa época había poco personal militar por lo que le preguntaba al personal civil si querían engancharse y de acuerdo a los años de servicio les daba las tiras de C.1º o C.P. Debido a eso había suboficiales que eran talabarteros, sastres y varias especialidades más pero no tenían mando, por esa razón no hacían guardia ni podían dar órdenes.*
>
> *Por lo tanto, había Suboficiales de Cuerpo de Comando que eran los egresados de la Escuela y Suboficiales de Maestranza que eran los ganchos (Por enganchados). También había lo que se llamaba Precedencia, que significaba que, a igual grado, si había uno de Maestranza que tuviera tres o cuatro años en el grado y uno de cuerpo de Comando recién ascendido, este era más antiguo. eso es lo que hizo el Brigadier Mayor Juan Ignacio San Martín.*
>
> *Para amenizar un poco les cuento lo que sucedió un día acá en Tandil, ordenaron que todos los Suboficiales teníamos que ir a practicar tiro con pistola, en esa época teníamos la Ballester Molina calibre 45 y cuando le tocó a un gancho que era Suboficial Auxiliar. pero que nunca había agarrado una pistola, le disparó al blanco y en el retroceso volvió a disparar por lo que el proyectil salió para arriba, inmediatamente efectuó otro disparo al blanco y uno al cielo.*
>
> *Se armó un desbande general, salimos todos corriendo para todos lados como hormigas que le patearon el hormiguero, no quedó ninguno a menos de 100 metros. de distancia. A partir de ese momento les ordenaron a los Cabos y Cabos Primeros de Seguridad y Defensa que les enseñaran el uso del armamento a todo el ganchaje".*
>
> S.M. (R) Omar Aimaretti (*Testimonio extraído desde sitio Facebook "Suboficiales F.A.A."*)

Y fue así que, debido a los diferentes orígenes de reclutamiento y formación, nació dentro del seno del cuadro de Suboficiales de la Fuerza Aérea una desigualdad manifiesta que perdura hasta en la actualidad.

Haber egresado "*de Ezeiza*" era sinónimo de *"gancho"* (a pesar de poseer especialidades pertenecientes al Escalafón General Apoyo Operativo y Técnico) y los *"de Córdoba"* poseían el fuego sagrado de la llamada *"cuna de la aeronáutica militar"*. El período de formación (años) influía en la antigüedad una vez egresado el aspirante.

Llamativo resultaba el hecho de que los instructores de los grupos Aspirantes fomentaban esas diferencias como una manera de inculcar en el alumno una forma más de incentivo. Esta situación no terminaba con el egreso,

continuaba en las unidades, aunque con el paso del tiempo todos dependían de todos sin importar la especialidad, y de esta manera se conformaba el llamado *"Espíritu de Equipo"* y la camaradería que tanto identifica al personal militar.

Los *"Asimilados"* eran quizás quienes más sufrían en carne propia el despectivo trato de sus ahora camaradas suboficiales. Recordemos que se trataban de civiles con una cantidad de años de servicios en el arma (no solo era exclusividad de la Fuerza Aérea, también en la Marina y en el Ejército) a quienes se les ofrecía la posibilidad de formar parte del Cuadro Permanente de Suboficiales. Al no poseer instrucción militar, estaban exceptuados de los servicios de armas como turnos y guardias, tampoco concurrían a formaciones o ceremonias castrenses en dónde tendrían que marchar o desfilar, y realizar diversos movimientos con armamento o saludos protocolares.

En muchos de los casos, estos civiles *"con tiras"* obtenían jerarquías superiores al resto del personal, lo que incrementaba el malestar de quienes sí cumplían tareas del servicio en las cuales quedaban expuestos a posibles sanciones disciplinarias que pondrían en duda sus futuros ascensos a los grados inmediatos.

"Ganchos con Rombos"

Como si esto fuera poco, el gobierno de Juan Domingo Perón buscó la manera de beneficiar al cuadro de Suboficiales con medidas que en cierta medida achicaba las diferencias con los Oficiales. El Presidente sabía que con ciertas medidas obtendría la simpatía y lealtad de los sufridos Sargentos.

Como ya hemos visto en capítulos anteriores, el ingreso a las Escuelas de Oficiales, el permiso para votar, sumado a beneficios de índole social y económico provocó el malestar de la oficialidad, quienes veían a la política entrometerse de lleno en los cuarteles, bases aéreas y unidades navales. Todo esto sería gravitante para la mecha que encendió la pólvora en el año 1955.

Pero, si se manifestaban problemas internos entre los mismos Suboficiales ¿Cómo sería la reacción de éstos al ver a camaradas *"pasarse"* a Oficial?

S.I.S.A

DTO. DE PRENSA

26-MARZO-1952

"MAÑANA SE ENTREGARÁN SUS DESPACHOS Y SABLES A LOS VEINTE SUBOFICIALES RECIENTEMENTE PROMOVIDOS AL GRADO DE ALFERECES DE AERONÁUTICA"

PRESIDIRÁ LA CEREMONIA EL PRIMER MAGISTRADO DE LA NACIÓN

"*Mañana, a las 11, en los salones del Círculo de Aeronáutica, en una ceremonia que presidirá el Excelentísimo Señor Presidente de la Nación, General Juan Perón y a la cual han sido especialmente invitados los ministros del Poder Ejecutivo y otras altas autoridades militares y civiles, se procederá a la entrega de despachos y sables de Alféreces de Aeronáutica a los 20 Suboficiales recientemente promovidos a la categoría de Oficial del Arma Aérea,*

de acuerdo a lo prescripto en el inciso 3° del artículo 76 de la nueva Ley N° 13.996, para el Personal Militar, en el cual se establece que quienes alcancen la referida promoción podrán llegar al grado de Comandante (actual Mayor).

Cabe consignar que, para alcanzar la nueva jerarquía, los Suboficiales debieron llenar importantes requisitos, tales como haber evidenciado aptitudes morales, intelectuales y físicas, que los hicieran acreedores a la distinción; tener el grado de Suboficial Ayudante como mínimo; pertenecer a los escalafones Técnico o General del Cuerpo de Comando y haber prestado cinco años de servicios en el escalafón respectivo.

Al margen de ellos, los aspirantes pasaron por una rigurosa selección, realizada por una Junta integrada por altos Jefes de la Aeronáutica Nacional y, posteriormente, fueron sometidos a un severo examen de su cultura general y profesional, sobre temas programados por la Escuela de Aviación Militar.

Está demás señalar que esta importante medida, que se adopta por primera vez en las Fuerzas Armadas de la Nación, abre nuevos y halagüeños horizontes al personal subalterno de la Aeronáutica, lo que conforma una nueva expresión de la era Justicialista que vive el país."

Los Suboficiales a los cuáles se les hará entrega de sus despachos y sables de Alféreces de Aeronáutica son los siguientes:

SUBOFICIALES PRINCIPALES

- Víctor Hugo FAUTARIO
- Luis LOMBARDERO
- Eduardo Oscar MIRANDA
- Palafós TEJERO
- Adolfo STEFANI
- León Cándido ALEJANDRO
- Carlos Alberto TAIBO

SUBOFICIALES AYUDANTES

- Enrique Tomás FLYGER
- Lauro Rosas FERREYRA
- Emilio TRICOLI
- Rubén Eduardo RATTI
- Juan Carlos CORBELLE
- Manuel Aníbal SEGURA

- Luis Gaudencio MERLO
- Hugo Fernando PINILLA
- Juan Carlos IROZ
- Norman RUBÉN PANZERI
- Sebastián Luis MAIDANA
- Ángel VALLILENGUA
- Juan TOMICHENKO

Por su parte, en diciembre de 1953 recibieron sus despachos de Alféreces de Aeronáutica doce Suboficiales:

SUBOFICIAL PRINCIPAL

- Carlos Alberto TEJEDOR

SUBOFICIALES AYUDANTES

- Víctor Hugo ORDOÑEZ
- Alberto VÁZQUEZ
- Enrique GÓMEZ HORMAOCHE
- Hugo Antonio CASALIS
- Rodolfo MATTI
- Rafael JUAN
- Juan José PUIG
- Héctor Manuel TRABA
- Pablo Máximo ZABALA
- Pedro José MOSSOTTI
- José OTTONELLO



El general Perón llega al Teatro Colón para asistir al acto de entrega de sables a los nuevos oficiales de las Fuerzas Armadas de la Nación. 15/12/1950

Foto: https://imagoteca.cedinci.org/s/imagoteka/item/6547

Los Suboficiales podrían acceder al cuadro de Oficiales (solamente al Escalafón General o Técnico) hasta comienzos de la década de 1980. Alcanzando la jerarquía de Cabo Principal/Suboficial Auxiliar y contando con excelentes calificaciones y recomendaciones por parte de sus superiores, podrían optar por el cambio. Los elegidos realizaban un curso de seis meses en la Escuela de Aviación Militar egresando con el grado de Teniente, pudiendo alcanzar la máxima jerarquía de Vicecomodoro.

Hubo muchos casos de Suboficiales Principales que optaban por *"pasarse al otro bando"* y esto se daba por la joven edad que poseían al alcanzar esa jerarquía. Esta situación fue cambiando a medida que se fueron agregando más años de servicio a la carrera militar.

Demás está decir que quienes optaban por el cambio de Cuadro, eran considerados poco menos que *"traidores"* por sus camaradas Suboficiales, mientras que, para los Oficiales, no eran considerados *"de carrera"*. Por supuesto que lo aquí descripto no representa en forma fehaciente la situación real, en dónde los Oficiales provenientes del Cuadro de Suboficiales demostraban su profesionalismo en todas las áreas en las cuales les tocó desempeñarse.

También hubo casos de Suboficiales Subalternos (Cabos, Cabos 1eros[107]) que ingresaron a la Escuela de Aviación Militar ostentando esas jerarquías hasta ser dados de alta como Cadetes.

> *Entre los años 1951 y 1984 inclusive, se dispuso el pasaje de 192 Suboficiales en actividad, previa selección y realización de un curso especial en la Escuela de Aviación Militar.*
>
> *Se fundamentó tal incorporación en lo prescripto en el artículo 39 sobre reclutamiento de la ley N° 13.996 para el Personal Militar promulgada en el año 1990 y vigente a la fecha del pasaje del primer grupo de aquellos Suboficiales.*
>
> *El artículo 39 citado, como fuente complementaria de reclutamiento del Personal Militar Superior, estableció la promoción del Personal Militar Subalterno que llenare las exigencias de la reglamentación de la ley, en cuyo caso lo haría por el grado más inferior de los Oficiales Subalternos.*
>
> *Tal prescripción legal se mantuvo en las posteriores leyes para el Personal Militar, la N° 14.777 de 1960 y la N° 19.101 de 1971, introduciéndose en esta última aún vigente, algunas modificaciones al respecto, entre ellas que el personal pasaría al grado de Teniente del Cuerpo de Comando B.*
>
> *Al 31 de diciembre de 1951 se incorporó el primer grupo de veinte Suboficiales, quienes lo hicieron con el grado de Alférez, integrándose al final de la Promoción N° 17 (año 1951) inmediatamente a continuación de la egresada del curso regular de la Escuela el 10 del mismo mes y año.*
>
> *Entre los años 1952 y 1955 inclusive, se incorporaron cuarenta y dos Suboficiales más, que, con el grado de Alférez, pasaron a*

[107] Como ejemplo, se recuerda al Primer Teniente (PM) D. Juan Domingo Bernhardt, quien ingresó a la EAM con la jerarquía de Cabo 1ro.

integrarse al final de las Promociones N° 18 (año 1952), N° 19 (año 1953), N° 20 (año 1954) y N° 21 (año 1955).

Entre los años 1956 y 1968 inclusive no se produjeron pases de este personal, los que recién se reiniciaron en el año 1969 y se mantuvieron hasta 1984.

Durante ese lapso se produjeron ingresos anuales, egresando personal con el grado de Teniente del Cuerpo de Comando B, que pasó a integrar Promociones entre la N° 25 (año 1968) y la N° 50 (1984), con la excepción de los años 1978, 1980 y 1983 que no los hubo ingresos.

Extracto archivo F.A.A.

MAYOR (R) VGM D. GUILLERMO SABINO POSADAS



Mayor (R) VGM Guillermo Sabino Posadas. Foto http://www.malvinas-falklands.com

Nació en Buenos Aires en el año 1945 e ingresó a la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica en el año 1964, graduándose en Diciembre de 1967 como Mecánico de Avión. En 1968 fue becado para hacer un curso de helicópteros en la Zona del Canal de Panamá.

Posteriormente estuvo destinado en el Grupo Técnico 1, en la I Brigada Aérea, integrando simultáneamente las tripulaciones de helicópteros del Grupo 1 de Ataque. A fines de 1968 este Grupo fue trasladado a la VII Brigada Aérea por lo que continuó su actividad en el Grupo Técnico 7.

Realizó numerosos cursos de diferentes tipos de helicópteros, motores y materiales y equipos, en el país y en el exterior.

Por sus estudios adquirió las especialidades de:

- . Mecánico de Vuelo.
- . Técnico en Motores a Reacción y Turbo-ejes.
- . Técnico especialista en helicópteros.

Además de su tarea técnica y de tripulante de helicópteros, se desempeñó como profesor de las materias Materiales y Equipos de Helicópteros, Mecánico de Vuelo y Motores, tanto en el Grupo Técnico 7, como en el Grupo Aéreo 7.

Participó en 5 Campañas Antárticas entre los años 1969 y 1992, como tripulante de helicópteros y como Jefe de Componente Técnico.

En 1975 integró la tripulación que trasladó en vuelo el helicóptero Sikorsky S61R12 matrícula H-72, desde Stratford-Connecticut (USA) hasta la VII Brigada Aérea en Morón (Arg.). En 1976 fue designado Encargado del Sistema Helicópteros Sikorsky.

En el año 1977 ingresó a la Escuela de Aviación Militar, para hacer el curso de Oficial, egresando en diciembre con el grado de Teniente. En 1978 fue destinado a la VIII Brigada Aérea. Con destino en el Grupo Técnico 8, en Septiembre de 1978 fue designado para realizar un curso del avión Dagger en el Estado de Israel. En Diciembre 1978 desplegó, en razón del conflicto con Chile, al Área de Material Río IV, como Jefe de Mantenimiento del recientemente formado Escuadrón Dagger.

En 1979 continuó prestando servicios como Jefe de Mantenimiento del Escuadrón Dagger como unidad alojada en el Área de Material Río IV, hasta

el mes de Agosto donde el Escuadrón pasó a la Base Aérea Militar Tandil y fue designado Jefe de Electrónica y Armamento.

Cuando a fines de 1979 la Base Aérea pasó a ser la VI Brigada Aérea, ocupó el cargo de Jefe de Escuadrón Electrónica y Armamento en el Grupo Técnico 6. A mediados de 1979 se trasladó a Israel para hacer el curso de Equipos Electrónicos de Prueba de Armamento del avión Dagger. En el año 1980 fue comisionado nuevamente al Estado de Israel como Representante de la Fuerza Aérea en las Industrias Aeronáuticas Israelíes a los efectos de recibir una nueva serie de aviones. A su regreso fue destinado una vez más al Grupo Técnico 6, con el cargo de Jefe de Escuadrón Talleres.

En 1982, durante el conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Jefe de Mantenimiento del II Escuadrón Aeromóvil Dagger, con asiento en la localidad de San Julián, Prov. de Santa Cruz.

En 1984 realizó en la Escuela de Inteligencia de la Fuerza Aérea, el curso de Oficial de Inteligencia Técnica.

En 1986, con el grado de Capitán, pasó a revistar en el Estado Mayor General de la Fuerza Aérea donde llegó a ocupar el cargo de Jefe de División Material Aéreo I de la Dirección General de Mantenimiento.

Realizo y aprobó diferentes cursos de la Escuela Superior de Guerra Aérea para ascender a Oficial Jefe.

Con el grado de Mayor fue destinado en 1990 la Dirección General de Abastecimiento del EMGFAA primero como Jefe de División Material y posteriormente como Director de Abastecimiento “Acc”.

En el año 1991 solicitó su pase a la VII Brigada Aérea y fue destinado al Grupo Técnico 7, donde ocupó los cargos de Jefe de Escuadrón Inspecciones y Recambios y de Jefe de Grupo Técnico “Acc”.

En Agosto del año 1994, solicitó el pase a situación de retiro.

Condecoraciones y Distinciones:

- 1968: Águila de Plata, por haber aprobado, siendo el segundo promedio, el Curso de Helicópteros en la Academia de las Fuerzas Aéreas Interamericanas, Albrook AFB (USAF).
- 1983: Distintivo Antártico de 2da Categoría por haber volado en aeronaves monomotor más de 350 horas en el Continente Austral.
- 1985: Distintivo Malvinas, otorgado por la FAA por haber participado en la Batalla Aérea por las Islas Malvinas.
- 1990: Medalla otorgada a los combatientes por el Honorable Congreso de la Nación, por su participación en la lucha armada por la recuperación de las Islas Malvinas.

El Mayor (R) Posadas es autor del libro “Malvinas, Ellos también combatieron” y coautor de los libros “Dagger y Finger en Argentina 1978-2004”, “Pucará 30 años en servicio 1975-2005”, "Gloster Meteor FMK IV en la Fuerza Aérea Argentina" y "Grumman OV-1D Mohawk en el Ejército Argentino".

Ha dado conferencias sobre “La Batalla Aérea de Malvinas” en diferentes ciudades de la República Argentina.

Desde el año 2005 se encuentra residiendo en Varsovia, República de Polonia.

Efectivos del Personal Subalterno por Categoría, Cuerpo, Grado y Escalafón; al mes de junio de 1952.

Cuadro Permanente

Cuerpo de Comando

Escalafón Provisorio de Pilotos Militares	
Suboficial Mayor	21
Suboficial Principal	30
Suboficial Ayudante	42
Suboficial Auxiliar	-
Cabo Principal	-
Cabo Mayor	-
Cabo Ayudante	-
Total Escalafón	93

Escalafón Técnico y General	
Suboficial Mayor	120
Suboficial Principal	256
Suboficial Ayudante	510
Suboficial Auxiliar	910
Cabo Principal	853
Cabo Mayor	965
Cabo Ayudante	393
Voluntario Mayor	11
Total Escalafón	**4.018**

Cuerpo Profesional Auxiliar

Escalafón Sanidad

	Enfermeros	Preparadores
Suboficial Mayor	3	1
Suboficial Principal	5	3
Suboficial Ayudante	4	-
Suboficial Auxiliar	37	34
Cabo Principal	24	16
Cabo Mayor	12	7
Cabo Ayudante	6	10
Voluntario Mayor		
Total por Especialidad	**91**	**71**
Total Escalafón		**162**

Escalafón Intendencia

Suboficial Mayor	-
Suboficial Principal	-
Suboficial Ayudante	-
Suboficial Auxiliar	45
Cabo Principal	47
Cabo Mayor	42
Cabo Ayudante	71
Total Escalafón	**205**

Escalafón Oficinista

Suboficial Mayor	14
Suboficial Principal	20
Suboficial Ayudante	64
Suboficial Auxiliar	204
Cabo Principal	258
Cabo Mayor	240
Cabo Ayudante	308
Voluntario Mayor	98
Voluntario Principal	247
Total Escalafón	**1.453**

Escalafón Músicos

Suboficial Mayor	3
Suboficial Principal	2
Suboficial Ayudante	17
Suboficial Auxiliar	58
Cabo Principal	41
Cabo Mayor	88
Cabo Ayudante	46
Voluntario Mayor	14
Voluntario Principal	22
Total Escalafón	**291**

Escalafón Artesanos	
Suboficial Mayor	3
Suboficial Principal	4
Suboficial Ayudante	10
Suboficial Auxiliar	6
Cabo Principal	61
Cabo Mayor	10
Cabo Ayudante	61
Total Escalafón	**155**

Cuerpo de Retiro Activo

Suboficial Ayudante	3
Suboficial Auxiliar	1
Cabo Principal	1
Total	**5**

Cuadro de la Reserva Incorporada
Cuerpo de Comando

Suboficial Auxiliar	1
Cabo Principal	1
Total Cuerpo	**2**

Totales Cuerpo de Comando

Escalafón Provisorio de Pilotos Militares	**93**
Escalafón Técnico y General	**4.018**

Totales Cuerpo Profesional Auxiliar

Escalafón Sanidad	162
Escalafón Intendencia	205
Escalafón Oficinistas	1.453
Escalafón Músicos	291
Escalafón Artesanos	155

Cuerpo de Retiro Activo

Total	5

Cuadro de la Reserva Incorporada
Cuerpo de Comando

Total	2

Efectivos Personal de Alumnos

Cadetes	279
Aspirantes	489
Total	768

Fuente: Archivo Fuerza Aérea Argentina



Cabos de Intendencia en plena clase. A comienzos de la década del 50 la máxima jerarquía de la especialidad alcanzaba el grado de Suboficial Auxiliar Foto: Archivo del Autor.



Suboficial Principal Heldo Bianchi, autor de la pila bautismal que se encuentra en la Escuela de Aviación Militar e inaugurada en el "Vuelo Solo" ocurrido en el mes de mayo de 1951. Foto: Revista Nacional de Aeronáutica / Escuela de Aviación Militar.



Hacia 1952 el Escalafón "Provisorio de Pilotos Militares" contaba con 93 efectivos. Algunos de ellos prestaban servicios como instructores en la Escuela de Aviación Militar, y otros volando en aviones de transporte y de ataque como los Northrop 8 A-2. Instados por sus superiores a dejar la Fuerza Aérea e incluso a cambiar de escalafón, ya no eran tenidos en cuenta para los nuevos tiempos. Su final era inevitable. Foto: Aerovivencias. CSFA.



Suboficiales especialistas posan junto a un bombardero Glenn Martin 139 W perteneciente al Grupo 1 de Ataque de la IV Brigada Aérea Mendoza. Muy próximos a su baja definitiva, quedaban muy pocos de estos aparatos en servicio. Año 1951. Foto: Archivo del Autor.



El Subsecretario de Aviación Civil, Brigadier Mayor Francisco J. Vélez entrega su despacho a un Cabo de especialidad Radiotelegrafista durante la ceremonia de egreso realizada en el predio del Círculo de Aeronáutica de Vicente López. Junio de 1951. Foto: Revista Nacional de Aeronáutica.



Típico almuerzo de camaradería en dónde se observan a "Clases de Aeronáutica" (Suboficiales Subalternos) disfrutando de un momento de ocio. Son reconocibles por utilizar chaquetilla de uniforme cerrado al cuello al estilo tropa. VII Brigada Aérea "Morón". 1951. Foto: Archivo del Autor.

Suboficial Principal Ildefonso Pelayo Rey. Su Homenaje.

Con fecha 22 de junio de 1949 había sido instituido el Premio *"Suboficial Principal Ildefonso Pelayo Rey"* otorgado al mejor camarada que egrese de la Escuela de Clases y Especialidades de Aeronáutica.

El motivo del mismo fue perpetuar la memoria del referido Suboficial a traves de una iniciativa del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, propuesto a los Suboficiales de Aeronáutica quienes prestaron su conformidad y además, se hicieron cargo de los costos que demandare la confección del mismo a traves de una suma descontada de sus haberes.

El citado premio consistía en una medalla de oro y diploma encargándose de su confección el Casino de Suboficiales de la Escuela de Clases y Especialidades de Aeronáutica.

Antecedentes Personales

Ingresó en la Escuela de Suboficiales *"Sargento Cabral"* el 14 de marzo de 1935 egresando como Cabo el 1° de diciembre del mismo año. Ingresó como alumno de la Escuela de Aviación Militar al Curso de Pilotos Militares, el 24 de abril de 1939, egresando como Piloto Militar el 31 de diciembre de 1941.

Era contraído a sus obligaciones, cumplidor y correcto siendo su destino posterior al egreso de la Escuela de Aviación Militar, el Regimiento 2 de Caza.

Vivía casi permanentemente en la Base Aérea, y cuando terminaba de cumplir con sus funciones de pilotaje, trabajaba con los mecánicos del Regimiento en el mantenimiento de las máquinas. Él consideraba a todos los Suboficiales por igual sin distinción de Escalafón, gozando del mayor afecto y respeto de los mismos.

En enero de 1946 al ser transferido a la Escuela de Aviación Militar como instructor de vuelo, el personal subalterno de mecánicos del Regimiento 2 de

Caza le obsequió con un reloj de oro por considerarlo el mejor camarada de los Suboficiales del Regimiento. Fue siempre un hombre egoísta y sacrificado con su propia persona, pero altruista y desprendido con sus camaradas y subalternos, ganándose la confianza de los que los rodeaban, a tal punto fue el consejero y guía de ellos.

En su vida privada fue muy meticuloso, llegando a poseer un pequeño ahorro en efectivo, el cual lo tenía a disposición de quienes les pedían ayuda financiera para soluciones de problemas privados. Así, en el momento de fallecer tenía prestado entre sus compañeros más de $ 10.000., exigiendo únicamente a quienes les pedían le expresaran con sinceridad el problema que adolecía, por cuanto era enemigo del juego y otros vicios.

En noviembre de 1945 falleció en un accidente de aviación el Suboficial Auxiliar Alejandro Torales, de quien era amigo. Enterado del fallecimiento de su compañero pidió un avión con el cuál se trasladó a Misiones lugar del accidente, dejando a la esposa del fallecido ayuda material, y posteriormente considerando que el extinto había dejado tres hijos y que solo percibía una pensión de $250 mensuales, les hacía llegar todos los meses cierta suma de dinero que oscilaba entre los 100 y 200 pesos. El Casino de Suboficiales de la Base Aérea Militar “El Palomar” le obsequió en una oportunidad una medalla de oro por considerarlo el mejor camarada entre sus socios.

Cuatro meses antes de fallecer tuvo un accidente de aviación, mientras conducía un avión D.L. 22 como piloto, llevando como mecánico al Suboficial Jorge Luis Salcedo. En dicha oportunidad mientras volaba de Córdoba a San Juan a unos 4.000 metros de altura, por desperfectos en el plano del avión el mismo se precipitaba a tierra, luchando enormemente para conseguir que el mecánico se arrojara en el espacio mientras él trataba que la máquina no entrara en tirabuzón, así luego de asegurarse de que quedaba solo se arrojó él cuándo estaba aproximadamente a 200 metros del suelo.

Pelayo Rey falleció en el mes de febrero de 1948 en un accidente de aviación en los alrededores de la Escuela de Aviación Militar.



Suboficial Principal Piloto Militar
Ildefonso Pelayo Rey
Fotos: Archivo del Autor



Suboficial Auxiliar Piloto Militar
Alejandro Torales
Fotos: Archivo del Autor

SUBOFICIALES. ENTRE HAZAÑAS Y POLÍTICA

"1950 - *Año del Libertador General San Martín"*

Múltiples homenajes al *"Padre de la Patria"* se repetían a lo largo y ancho de la Argentina. La Aeronáutica Militar, a pesar de su cortísima vida independiente muestra progresos a pasos agigantados. Formar una nueva arma de la nada misma, tarea titánica que iba dando sus frutos bajo la conducción del Presidente Juan Domingo Perón y su primer Ministro de Aeronáutica, Brigadier Bartolomé de la Colina.

En palabras del primer magistrado *"se le había dado todo lo que la Aeronáutica había pedido"* (material aéreo y presupuestos abultados) aun así, rondaba la desconfianza en los altos mandos del Ejército sobre la capacidad operativa y disciplinaria de los aviadores, sobre todo, si serían competentes de alcanzar la madurez necesaria para asumir el rol de *"Tercer arma de la Nación"*.

> *"La presencia de Perón en el gobierno contribuyó significativamente al auge militar en la argentina. Los Institutos de Formación recibieron el masivo aporte de candidatos. El deseo de ser militar guardaba relación con el prestigio de la profesión y las posibilidades sociales que la misma creaba"*[108].

La política del gobierno peronista pregonaba una apertura de la educación a todas las clases sociales, siendo apoyada incluso hasta por el partido radical.

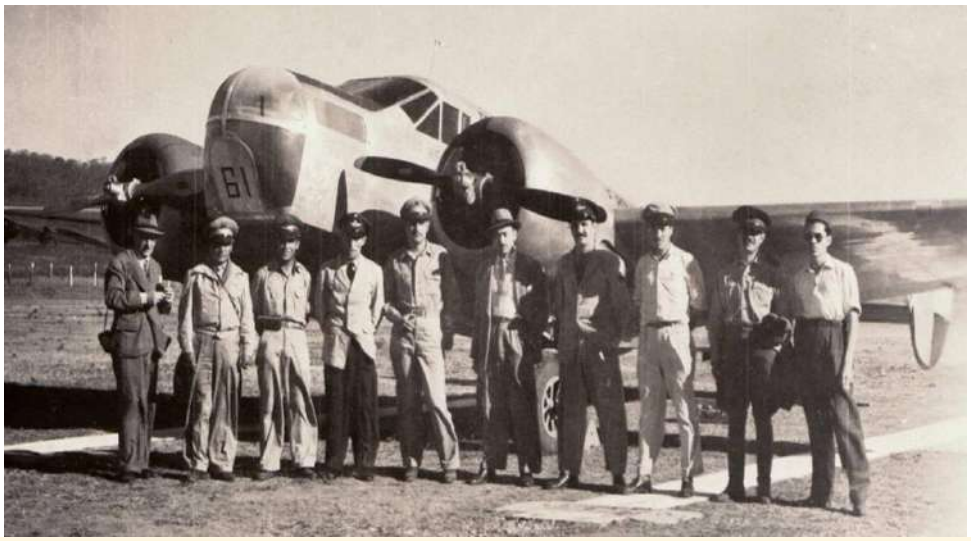
Sin embargo, la bonanza post guerra mundial iba en declive para la economía argentina. Estados Unidos decide apoyar a la Europa devastada ante el avance comunista con el llamado *"Plan Marshall"* para la reconstrucción del viejo continente en detrimento de las exportaciones argentinas, a sabiendas de la enemistad entre Perón y el gobierno estadounidense *("Braden o Perón")*.

Los Suboficiales representaban un gran porcentaje de votos dentro de las Fuerzas Armadas y la mayoría de ellos admiraban a Perón, quién les había brindado múltiples beneficios sociales. Eva Perón, también conocida como Evita, era ampliamente reconocida como la *"patrona de los humildes" debido* a su labor social y política como Primera Dama. Su compromiso con los sectores más desfavorecidos de la sociedad, su activismo y su filantropía la convirtieron en una figura emblemática para los trabajadores y los pobres.

En enero de 1951, los Suboficiales de las tres armas tributan un *"Homenaje"* al Presidente y la Primera Dama en la Quinta Presidencial de Olivos, hecho que consistió en discursos llenos de loas e intercambio de presentes.

La intromisión de la política en los cuarteles hizo que reinara la desconfianza entre jefes y subalternos. En el caso de la Aeronáutica, el *Servicio de Informaciones y Seguridad de Aeronáutica* (S.I.S.A.) seguía muy de cerca a todos aquellos Oficiales, Suboficiales, Soldados y Civiles que hablaran mal de Perón u obraran en su contra. También, los familiares eran observados, quebrando de alguna manera la camaradería existente.

[108] SIMARI, Alberto C. Brigadier (R). CONOZCA EL PASADO PARA NO EQUIVOCARSE EN EL FUTURO. Período Político Militar que abarca desde 1916 a 1976. Pág. 132. Buenos Aires. 1996.



Oficiales, Suboficiales y Civiles pertenecientes a la Aeronáutica Militar posan junto a un bombardero liviano Beechcraft AT-11. Escuela de Aviación Militar. 1951. Foto: Archivo del Autor.

El 28 de septiembre de 1951 parte de la Aeronáutica Militar, sobre todo las bases aéreas con asiento en las proximidades de Buenos Aires, se pliega a un intento revolucionario en contra de Perón con la participación de unidades de Campo de Mayo. Sin embargo, fracasó debido a que unidades que debían unirse al movimiento, no lo hicieron.

Alrededor de 70 aviones *"revolucionarios"* surcaron los cielos, prolongando su vuelo para exiliarse junto a sus tripulantes en el Uruguay, lugar donde permanecieron por cuatro años. Aproximadamente 100 Oficiales fueron encarcelados, otros pasaron a retiro quienes siguieron en carrera fueron hostigados y trasladados de destino en destino hasta que pidieran la baja. Solo tres (03) Suboficiales fueron juzgados por *"Rebelión"*.

Quienes pertenecieron a las Unidades *"Represoras"* o *"Leales"* fueron ascendidos y recomendados, y todo el personal fue sometido a sumarios para justificar su situación durante ese día.

Desde ese momento, la Aeronáutica pasó de ser la *"niña mimada"* del Presidente Perón, a estar bajo la lupa permanente, incluso se estudió la posibilidad de que volviera a las filas del Ejército, como parte del castigo a imponer. Sin embargo, el Presidente *"no se dejó llenar la cabeza"* por Generales del Ejército, quienes volvían a la carga con la indisciplina de los aviadores.

> *"Tengo la impresión de que el Oficial de Aeronáutica se forma un poco demasiado suelto. Es lógico que esté suelto cuándo esté en el aire, pero en tierra no hay que dejarlos muy libres"*
>
> *Discurso pronunciado por el General Perón a los Oficiales de la Aeronáutica Militar durante un acto como desagravio a su persona ante los hechos ocurridos el 28 de septiembre de 1951. I Brigada Aérea El Palomar.14 de mayo de 1952. ("Perón y la Aeronáutica").*
>
> Así las cosas, el clima enrarecido reinante en las unidades, hizo que los Oficiales empezaran a ver con desconfianza a los

Suboficiales, quienes, no todos, fueron *"adoctrinados"* en función de delatores de sus superiores.

El Suboficial Mayor Piloto Militar Eduardo Medici se desempeñaba como Jefe de Seguridad y Vigilancia del I.A.M.E. (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) durante los sucesos del 28 de septiembre de 1951. En la noche del 21 de septiembre el entonces Director de la Escuela de Aviación Militar Brigadier Armando Bustos Videla citó a Medici en su despacho. El Brigadier lo previno sobre la trama que se tejía para derrocar al gobierno nacional, además, lo nombró custodia de la Escuela de Aviación Militar reemplazando al Oficial de Guardia.

Medici contó con total libertad para sus movimientos en defensa de la Escuela, reuniendo 80 Suboficiales y los apostó con ametralladoras Madsen, pistolas y escopetas para custodiar las instalaciones. Horas después, el grupo rebelde se retiró, y el movimiento abortó, al menos en Córdoba. El 6 de octubre de 1951, Medici fue invitado a presentarse en la Casa Rosada para premiarlo por su actuación.[109]



Suboficial Piloto Militar Luis Eduardo Medici. Luce equipo de vuelo observándose en la campera el distintivo del "Biguá" perteneciente a los aviones Curtiss Hawk de Caza (1942). Foto: Archivo del Autor.



Medalla "Al Deber" Peronista como la otorgada al Suboficial Mayor Piloto Militar Luis Eduardo Medici. Imagen ilustrativa.

https://www.saeeg.org

[109] ARANDA DURAÑONA, Oscar L. LA PATRIA ALADA. La Aeronáutica Integral 1945-1955. Pág.403. Grupo Argentinidad.2020.

Ante la presencia de movimientos revolucionarios, Medici fue el encargado de defender con éxito las instalaciones de la Escuela de Aviación Militar durante los sucesos de septiembre de 1951.

El 17 de octubre de 1953, el General Juan Domingo Perón, Presidente de la Nación, le confiere la "Medalla al Deber" por su "Valor y presencia de ánimo". No fue Medici el único Suboficial de Aeronáutica en ser condecorado por el General Perón.

El caso del Suboficial Piloto Militar Vicente Bonvissuto no tiene relación alguna con acciones bélicas en defensa del orden institucional. A partir de 1945, pasó a ser parte del llamado *"Escalafón Provisorio de Pilotos Militares"*, siendo su último destino la *"Escuela de Pilotos Militares"* en Villa Reynolds, ocupando el cargo de instructor de vuelo.

Creada la Secretaría de Aeronáutica el 04 de enero de 1945, Bonvissuto fue destinado como muchos camaradas Pilotos Militares, a la Dirección General de Aeronáutica Civil, más precisamente al Aero Club La Plata. Su nueva función sería la de instruir en vuelo a Soldados como Pilotos Civiles de la Reserva. Luego de un breve paso por la Escuela de Informaciones de Aeronáutica, de cumplir actividad de vuelo en la Agrupación Entrenamiento de la Base Aérea El Palomar y en el aeródromo de San Fernando, decidió que su futuro estaba en el paracaidismo. Incursionó en el paracaidismo militar sin lograr el título pertinente, sin embargo, obtuvo la Patente de Paracaidista Profesional N°1 el 10 de noviembre de 1947 por parte de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

En una época en que se estilaba *"batir récords"* la actividad de paracaidismo no escapada al entusiasmo de sus practicantes. Las revistas deportivas aclamaban a aquellos que lograban alguna hazaña y hasta incluso eran condecorados por el gobierno Peronista. Bonvisutto se transforma en una figura dentro de la especialidad, creando una Escuela de Paracaidismo Civil y siendo portada de medios gráficos.

Cien saltos consecutivos lo catapultan a la fama y es felicitado hasta por el propio Ministro de Aeronáutica Brigadier César Ojeda. El día 17 de diciembre de 1949 a las 20 horas, es convocado al estadio de River Plate a los fines de recibir por parte del Presidente de la Nación General Juan Domingo Perón y de su esposa, Eva, la medalla *"Al mérito deportivo"*.



Juan Perón, acompañado por su esposa Eva, coloca la medalla "Al mérito deportivo" a un distinguido deportista durante el acto celebrado en el estadio River Plate. 17 de diciembre de 1949. https://www.juninhistoria.com

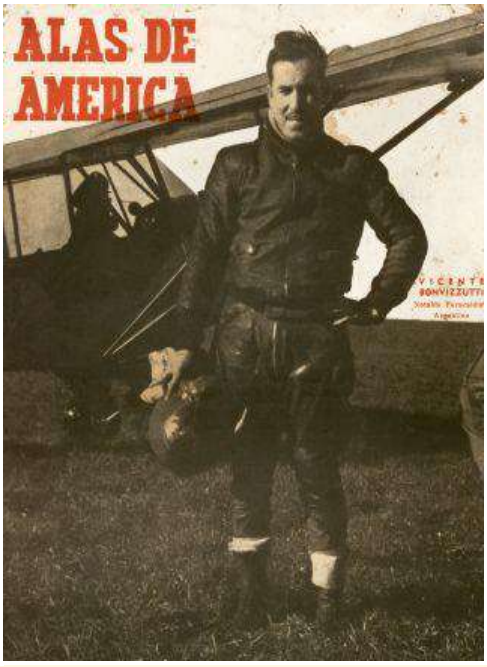
A pesar de las múltiples hazañas y de ser condecorado por sus méritos deportivos, el Suboficial Principal Vicente Bonvissuto no pudo alcanzar la máxima jerarquía de Suboficial Mayor, sin embargo, fue un gran protagonista de la década del 50. También, un destacado historiador aeronáutico y escritor. Como Piloto, ejerció la actividad de Aero aplicador.

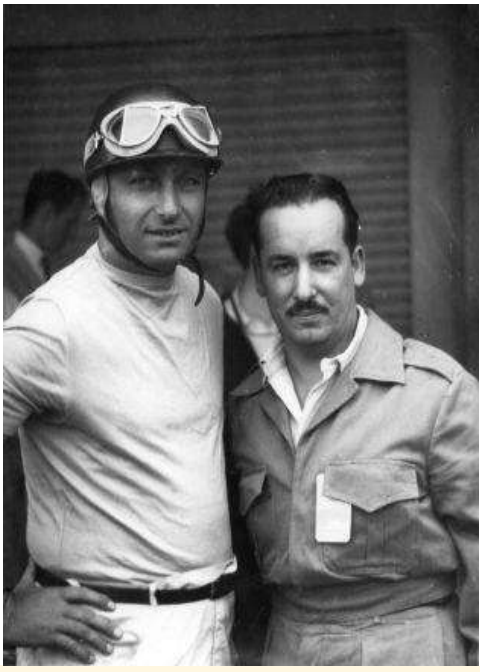


Vicente Bonvissuto junto a un FW-44 J.



El Paracaidista Civil Bonvissuto listo para saltar.





Bonvissuto tapa de revistas. Junto al Quíntuple Campeón Mundial Juan M. Fangio. Fotos: https://clubargentinodeparacaidismohistoria.blogspot.com/2010/10/e21.html



Sargento Piloto Militar Jorge Villegas (primero a la izquierda) Piloto de Pruebas de Aeronaves en Vuelo del I.A.M.E. posando junto al Capitán Osvaldo Weiss y 1er Teniente Jorge Valoni. "El Gordo Villegas" como se lo conocía entre sus camaradas, fue el primer Suboficial en comandar un avión de propulsión a reacción, en este caso, el IAe. 27 "Pulqui". Foto: Revista Nacional de Aeronáutica.



FUE AGASAJADO ❖ Sargento J. Villegas

POR LOS SUBOFICIALES DEL INSTITUTO AEROTECNICO

Anoche a las 21 horas fue agasajado con una comida de camaradería, ofrecida por los Suboficiales del Instituto Aerotécnico, el sargento Jorge Villegas perteneciente al mismo, con motivo de ser el primer suboficial que ha pilotando un avión a propulsión.

Presidieron la cena de referencia los siguientes oficiales: señor Capitán Francisco Vargas, Primer Teniente Edmundo Weiss, Teniente Alberto Valoni y O. Hornia.

Asistieron asimismo, delegaciones integradas por suboficiales del Comando de Instituto y de las escuelas, de Aviación Militar, de Paracaidistas y Especialidades.

La cena transcurrió en un franco ambiente y cordialidad. A los postres hicieron uso de la palabra, el Primer Teniente Weiss y los suboficiales E. Ricaud y F. Carrasquera, todos los cuales tuvieron palabras de elogios para el homenajeado, poniendo de relieve el valor y la pericia demostrada por el mismo durante su primer vuelo y formulando votos porque el éxito más completo corone su carrera.

El Sargento Piloto Militar Jorge Villegas es agasajado por sus Camaradas Suboficiales del Instituto Aerotécnico luego de su vuelo en el IAe 27 "Pulqui". Foto: Com. (R) VGM Luis Longar.

En Búsqueda de Benjamín Matienzo

Año 1950. Una patrulla integrada por el Suboficial Ayudante Manuel Svars (jefe de patrulla) del escalafón Tropas de Aeronáutica y el Cabo Mayor Oscar Enrique Funes (Cuerpo General, escalafón de radiocomunicaciones), localizan después de intensa búsqueda, los restos del avión Nieuport con el que intentó el cruce de la cordillera el Teniente Benjamín Matienzo, en 1919.

El lugar del hallazgo fue Cordillera Real de Mendoza, en jurisdicción de Las Cuevas, a 4.500 metros de altura.

El Suboficial Svars fue ascendido en consideración a que fue quién concibió, organizó y ejecutó la tarea por propia iniciativa, y se lo puso por esta razón a consideración de todo el personal de Aeronáutica, por la proeza llevada a cabo.

Al Cabo Mayor Funes se lo ascendió por el amor demostrado a la institución y por sus condiciones morales.

Fueron también integrantes de esta Patrulla, el Sargento Ayudante Víctor M. Bringas y el Cabo Rómulo Moreno, del Ejército.



Suboficiales Funes, Luquez, Pasten y Svars, en 1949. Foto: https://culturademontania.org.ar.

Meciéndose entre las Nubes

AÑO 1951. El Suboficial Auxiliar Ramón Hurquevier, de especialidad Mecánico de Avión, piloto de planeador, el 4 de noviembre, con un velero de entrenamiento Baby II, permaneció *"meciéndose entre las nubes"*, once horas y cuarenta minutos superando en diez minutos la marca mundial que detentaba el piloto alemán Ott, que se encontraba radicado en Chile.

En el Techo de América

AÑO 1955. El 24 de enero, una expedición integrada por personal militar de Aeronáutica alcanzó la cumbre del cerro Aconcagua. Los Suboficiales integrantes de la misma eran:

- Suboficial Auxiliar Antonio Leopoldo Fanelli, mecánico de avión.

- Suboficial Auxiliar Luis C. Polo, mecánico de avión.
- Suboficial Auxiliar Otoniel O. Barroso, instrumentista.
- Cabo Principal Hugo E. Santi, mecánico.

El Jefe de la Expedición era el Teniente Miguel Sánchez. Por Boletín Aeronáutico Público N° 1207, la superioridad destaca la actuación de este personal por el *"espíritu de sacrificio"*.

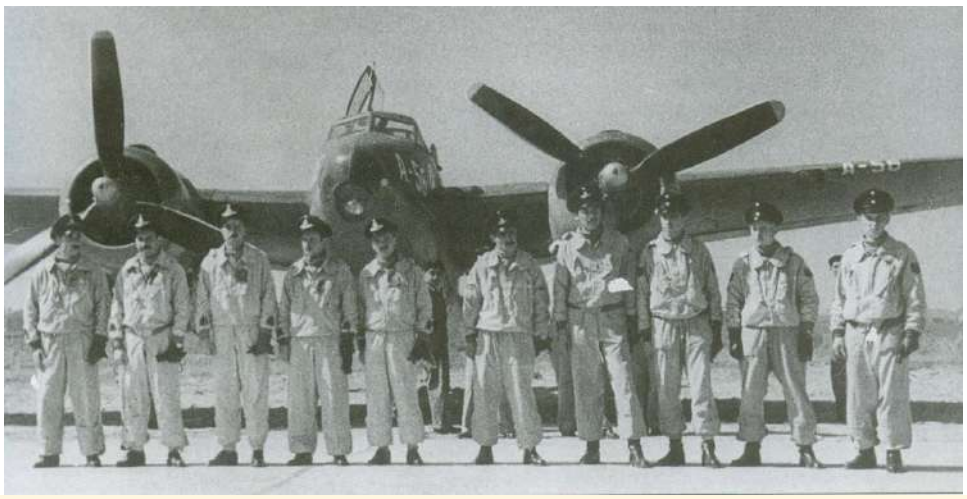
Años después, en 1967, otra vez los Suboficiales Fanelli y Santi efectúan otra ascensión, esta vez hacia el cerro Tupungato-6.500 metros de altura- siendo acompañados por el Suboficial Ayudante Eduardo Américo Benito. Se agregaron a la expedición el Cabo de la Gendarmería Nacional Pedro Morales y el señor Rolando Mikkan.



"La Pantera Alada" Emblema de la IV Brigada Aérea "El Plumerillo".



Al pie de la cordillera. Suboficiales Mecánicos y Especialistas pertenecientes a la IV Brigada Aérea "El Plumerillo" posan junto a un caza Fiat G-55. Foto: Archivo del Autor.



Oficiales y Suboficiales tripulantes de bombarderos IAe-24 "Calquín". Durante los sucesos revolucionarios de septiembre de 1955 entrarían en combate. Foto: Archivo del Autor.



Un orgulloso mecánico saca lustre a "su avión" un Vickers "Viking" perteneciente a la dotación de transporte I Brigada Aérea "El Palomar". Foto: Archivo del Autor.



Suboficiales especialistas posan frente a un DH-104 "Dove", avión de enlace bimotor de origen inglés. II Brigada Aérea "Paraná". Foto: Vía Roberto Jara.



La Especialidad de Enfermería se vio beneficiada con la transformación de aeronaves nuevas, como el caso de los bombarderos Beechcraft AT-11, en transportes sanitarios, y de esta manera, integrar el registro de tripulantes de a bordo. Foto: Archivo del Autor.



Suboficiales posan junto a un avión de entrenamiento IAe-DL 22. De construcción nacional, permitió la formación de varias promociones de aviadores militares. Foto: Créditos al autor.

1955. "CRISTO VENCE"

La situación era por demás complicada en lo referente a la política. Los Oficiales Superiores estaban de acuerdo con Perón y los más modernos encarnaban la actitud de los más rebeldes.

En lo referente a los Suboficiales, la casi totalidad de los mismos se manifestaban a favor del gobierno. A esta altura de la gestión de Perón se lo quería tanto como para disculparle todos los errores, que parecían haberse incrementado desde el fallecimiento de Eva Perón (ocurrido el 26 de julio de 1952 a raíz de un cáncer), o ser producto de la fatiga y el hastió de un período tan prolongado en la presidencia.

Así se llega al 16 de junio en el cual se produce el bombardeo de Plaza de Mayo por parte de la aviación naval con intenciones de matar a Perón. También tuvo activa participación la Fuerza Aérea, con actitudes ambiguas que oscilaron entre la lealtad al gobierno y el bando *"Rebelde"*.

Por primera vez, la joven arma entraba en acción lamentablemente en hechos fratricidas. No es propósito de este trabajo ahondar en los sucesos bélicos tanto como los del 16 de junio y septiembre de 1955, solo enumerar a los caídos en combate y resaltar la labor de algunos Suboficiales que cumplieron con su deber. Un ejemplo fue el caso del Suboficial Ayudante Antonio



Suboficial Ayudante Antonio Prividera. Mecánico de Armamento). Foto: Archivo del Autor. Retoque digital: aldocampos®

Prividera, quien tuvo una destacada actuación durante los sucesos del 16 de junio de 1955. Junto a su equipo integrado por Suboficiales armeros, desactivaron bombas sin explotar en Plaza de Mayo y alrededores.

Los combates del 16 de junio dejaron un saldo de 364 muertos y un millar de heridos. Perón logró salir ileso, pero las represalias contra el Personal Militar no se harían esperar.

La VII Brigada Aérea de Morón, asiento de la caza interceptora equipada con Gloster Meteor, fue centro de intensa actividad aérea como terrestre. Entre los hechos lamentables en los cuales tuvieron activa participación los Suboficiales de la misma, vale mencionar la muerte del 1er Teniente José Fernández, quien tuvo a su cargo la vigilancia de los mismos quienes permanecían detenidos dentro de un hangar. En un descuido, Fernández fue alcanzado por disparos realizados por los Suboficiales Mayores Héctor Sánchez, Córdoba y el Suboficial Principal Eduardo A. Sánchez. Pese a los auxilios recibidos, el Oficial moriría poco después.[110]

Otro grupo de Suboficiales, mientras tanto, había disparado los cañones de un Gloster estacionado contra un DC-3 que rodaba en la pista para despegar llevando a bordo a Oficiales rebeldes que buscaban huir hacia Uruguay. La acción no logro su cometido ya que, al disparar lo cañones, la fuerza de los mismos producía que la nariz del caza se inclinara hacia el piso, de esta manera los proyectiles impactaban sin precisión.[111]

El Cuadro de Suboficiales de Aeronáutica tuvo que lamentar la perdida de la vida del Suboficial Ayudante (Oficinista) Manuel Gutiérrez, perteneciente a la Dirección General del Personal de Aeronáutica.



Ministro de Aeronáutica Brigadier Juan Ignacio San Martín, quien ejerció el cargo entre octubre de 1951 hasta setiembre de 1955. Foto: Wikipedia.

Desde junio a septiembre, la desconfianza se apoderó de los Oficiales. El mismo Ministro de Aeronáutica, Brigadier Juan Ignacio San Martin ordenó desarmar a las aeronaves que poseían armamento a bordo, tal el caso de los bombarderos pesados *"Lincoln"* y *"Lancaster"*. Esto consistía en no proveer con bombas ni espoletas a la V Brigada Aérea. Las armas de a bordo fueron desmontadas y las tripulaciones reducidas sin la presencia de los Suboficiales, quienes fueron confinados en tierra.

Como si eso fuera poco, San Martin autorizó a los Suboficiales a denunciar a los Oficiales si estos incurrían en hechos relacionados con actos de sublevación contra el gobierno o bien si presenciaban o escuchaban diálogos *"golpistas"*.

Así estaban las cosas hacia el mes de septiembre de 1955. La sublevación militar comenzó el día 16 siendo Córdoba el epicentro del levantamiento contra el gobierno. Hemos relatado en el Capítulo dedicado a los Institutos de Formación los diversos combates con participación de efectivos de Aeronáutica. La Escuela de Aviación Militar se convirtió en la base de operaciones de la aviación *"Rebelde",* como así también las Escuelas de Especialidades, de Paracaidistas y de Ingeniería Aeronáutica en lo referente a Fuerza Aérea, que se encontraba dividida.

El Comando Aéreo encargado de la represión tenía su asiento en la VII Brigada Aérea de Morón. Los Suboficiales fueron separados de las actividades de vuelo (los Pilotos Militares instructores en la E.A.M. no fueron

[110] ARANDA DURAÑONA, Oscar L. LA PATRIA ALADA. La Aeronáutica Integral 1945-1955. Págs. 450/452. Grupo Argentinidad. 2020.
[111] Ibidem.

autorizados a participar en los vuelos de combate) y los mecánicos reemplazados por Cadetes. Otros, cumplieron sus funciones bajo estricta vigilancia de Oficiales quienes portaban armas y no dudarían en disparar si consideraban acciones que conspiraran para el normal funcionamiento de los aviones rebeldes.

Hubo casos en que los aviones de bombardeo fueron tripulados solo por Oficiales (como ser el caso de los Lincoln) y se registraron casos de conmoción interna entre tripulantes que incluso en vuelo intercambiaron disparos ante la desconfianza en los procedimientos empleados por los mecánicos, y el temor de los pilotos a que estos boicotearan o inutilizaran elementos de las aeronaves.



Suboficiales y Clases pertenecientes a la Escuela de Aviación Militar posan junto a Oficiales. El citado Instituto cumplió un papel importante como base de operaciones rebelde en los hechos revolucionarios de septiembre de 1955. Foto: S.M. (R) Alberto Zambrana.

Finalmente, los combates cesaron el 21 de septiembre con la renuncia de Perón, quien huiría hacia Paraguay en un largo exilio. La llamada *"Revolución Libertadora"* triunfó asumiendo la presidencia el General Eduardo Lonardi, quien fuera acompañado por el Almirante Isaac Rojas como vicepresidente, en un interinato que abarcó dos meses.

"DIOS ES JUSTO"[112]

Algunos historiadores mencionan la neutralidad de la Oficialidad no incitando a los Suboficiales a levantarse contra Perón, sin embargo, la mayoría de estos preferían estar presos antes de llegar a operar en contra del gobierno. Ejemplo de ello, en la V Brigada Aérea de Villa Reynolds, San Luis, había más de 200 Suboficiales en esa situación durante los acontecimientos del 16 de septiembre.

[112] DIOS ES JUSTO Frase utilizada como señal de reconocimiento por parte del bando "Rebelde" durante los combates de septiembre de 1955. FUERZA AÉREA ARGENTINA. GRUPO 1 DE TRANSPORTE - Folio 82. Documento sobre la actuación de la FAA en los sucesos de septiembre de 1955. Archivo DEH-FAA.

Es muy difícil mencionar a quienes se destacaron en esas acciones de guerra interna.

Quienes defendían al sistema democráticamente elegido por el pueblo o aquellos que buscaban derrocarlo empuñando las armas que les había brindado la nación para su defensa de amenazas externa.

Depende desde la posición que se observe, hubo nombres que si fueron reconocidos por sus superiores por colaborar a favor de la revolución.

Es así que los nombres del Suboficial Principal Farah y del Cabo Principal Rotchen pertenecientes al Grupo 1 de Transporte Aéreo destacan por haber puesto en servicio a un avión Douglas DC.3 matrícula T-26 que fuera utilizado para traslado de tropas desde Córdoba.[113]

El Suboficial Seghesso como radio operador de un Douglas DC-4 matrícula T-42 utilizado por el bando "Rebelde" y en cuanto a la V Brigada Aérea *"Villa Reynolds"* se destacan la labor de los Suboficiales Santiago Villar y Giachetti, quienes se ofrecieron a colaborar en Resistencia y Córdoba, como así también la actitud asumida por el Suboficial Ayudante Julio Pereyra, quién a pesar de hallarse de baja (a su solicitud por su desacuerdo con el gobierno peronista) al enterarse que su unidad, el Grupo 1 de Bombardeo y la V Brigada Aérea se habían sublevado, se presentó de inmediato a la misma con un camión de su propiedad para ponerse a sus órdenes.[114]

SUBOFICIALES FALLECIDOS EN LOS SUCESOS REVOLUCIONARIOS DE SEPTIEMBRE DE 1955.

- Suboficial Ayudante Néstor Leoncio MARTIN (Telecomunicaciones) – en vuelo – 17 de septiembre de 1955.
- Suboficial Auxiliar Pedro Boris TIMORIN (Mecánico de Avión) – en vuelo – 17 de septiembre de 1955.
- Suboficial Auxiliar Martín Antonio RIVADERA (Seguridad y Defensa) – en vuelo – 17 de septiembre de 1955.
- Suboficial Auxiliar Ramón Elio QUINTEROS (Seguridad y Defensa) – en vuelo – 17 de septiembre de 1955.
- Suboficial Auxiliar Augusto LECCHI (Mecánico Armero) – en vuelo – 17 de septiembre de 1955.
- Cabo Principal Gerardo Otto GRAFENSTEIN (Mecánico de Avión) – en vuelo- 22 de septiembre de 1955.
- Cabo 1° Juan Nicolás LUNA (Telecomunicaciones) – en tierra – 26 de septiembre de 1955.

[113] DIOS ES JUSTO Frase utilizada como señal de reconocimiento por parte del bando "Rebelde" durante los combates de septiembre de 1955. FUERZA AÉREA ARGENTINA. GRUPO 1 DE TRANSPORTE - Folio 83. Documento sobre la actuación de la FAA en los sucesos de septiembre de 1955. Archivo DEH-FAA.

[114] RESEÑA HISTÓRICA DE LA LABOR CUMPLIDA POR EL GRUPO 1 DE BOMBARDEO EN LA REVOLUCIÓN LIBERTADORA. Aeronáutica Argentina. V Brigada Aérea. Grupo 1 de Bombardeo. Año 1955. Archivo FAA.



Placa recordatoria en memoria de los caídos en el avión Avro Lincoln B-028. La misma se encuentra emplazada en la Plaza de Armas de la V Brigada Aérea "Villa Reynolds" Provincia de San Luis. El bombardero se precipitó a tierra debido al mal tiempo reinante cuándo se aproximaba a la Ciudad de Rio Cuarto, Provincia de Córdoba. Foto: Archivo del Autor.

"NI VENCEDORES NI VENCIDOS"

Finalizados los combates, lejos aún estaba la verdadera pacificación del país, y ni hablar dentro de las Fuerzas Armadas. Si bien el Presidente General Eduardo Lonardi pregonaba la frase *"Ni vencedores ni vencidos",* inmediatamente se conformó en la aeronáutica militar, la llamada *Junta de Calificación Especial de la Revolución Libertadora* con el propósito de depurar a los efectivos de la Fuerza Aérea.

Pasaron a disponibilidad a más de 300 Oficiales Superiores involucrados, incluso el ex Ministro de Aeronáutica Brigadier Mayor Juan Ignacio San Martín fue acusado de *"haber atentado contra el honor militar y el haber desarrollado actividades subversivas"*.

Según relata el Comodoro (R) VGM Oscar Aranda Durañona en su libro *"La Patria Alada" La Aeronáutica Integral 1945-1955*:

> *"A partir de los informes de las Juntas, por faltas disciplinarias de distinta gravedad se instruyeron 81 informaciones para Oficiales y 366 para Suboficiales. Las actuaciones representaron 1.841 días de arresto para Oficiales y 18.362 para los Suboficiales. Por sanciones al personal militar subalterno, se cumplieron 407 días de calabozo. En resumen, se dio de baja definitiva a 21 Oficiales (1,19%) y a 47 (0,62 %) Suboficiales.*
>
> *Al finalizar 1955, la Aeronáutica Militar Argentina quedó integrada por 1.758 Oficiales, 7.427 Suboficiales y 21.511 civiles"*.



10 de mayo del año 2011. El entonces S.P. Walter Marcelo Bentancor recibió en el Museo Nacional de Aeronáutica a un testigo directo de los sucesos del año 55. El Suboficial Mayor (R) Ernesto "Tito" Castelli, mecánico de Gloster Meteor. Foto Archivo del Autor.

PROTAGONISTAS



S.P. Alejandro De Pascale



S.M. Vicente Zalurzo



Cabo Mayor Juan José Puig



S.M. Juan Vulcano

Fotos: Sitio Facebook "Suboficiales FAA"



El IAe- 33 "Pulqui II" hizo su presentación oficial al Presidente Juan D. Perón y al público en general en el aeroparque de la ciudad de Buenos Aires el día 8 de febrero de 1951 asombrando al país y al mundo. Construido en el I.A.M.E. proyectado por el Profesor alemán Kurt Tank en conjunto con ingenieros argentinos, posicionó a la industria aeronáutica argentina entre las más avanzadas del mundo, integrando el selecto grupo de países en condiciones de construir un avión caza a reacción. También, fue el símbolo de una época que finalizó con la Revolución de 1955. Foto: Archivo del Autor.

Doctrina Made in U.S.A.

El año 1955 quedó marcado a sangre y fuego y nada sería igual luego de que acallaran las armas. El Peronismo había gobernado casi 10 años, y con su política populista había creado en sus seguidores una adulación perpetua, también el odio de muchos.

Pacificar al país no sería una tarea fácil.

Vimos el panorama de las Fuerzas Armadas y ahora, la lucha se enfocaba en las porciones de poder que obtendrían cada una de ellas.

El Ejército, por ser el arma más antigua, se quedaba con los cargos gubernamentales importantes, aunque entre sus integrantes aún quedaban varios simpatizantes peronistas, en su mayoría Suboficiales.

La Armada era antiperonista y la Fuerza Aérea siendo el arma más moderna, poco podía hacer para imponer sus condiciones.

Ya en 1956 se produjeron hechos lamentables dentro del Ejército. Unidades sublevadas y fusilamientos de quienes se alzaron en armas. Las Fuerzas Armadas ahora se dedicaban de lleno a la política, lo que ocasionó un deterioro entre sus integrantes, quienes veían como la población los juzgaba y para colmo de males la situación económica no mejoraba.

La Fuerza Aérea se oponía a la continuidad perpetua de un gobierno de facto. Sus mejores hombres se aburguesaban en la administración pública y la oficialidad joven perdía la credibilidad en sus superiores. En lo referente al personal militar subalterno, alejados de esa situación (no ocupaban cargos

políticos) sus preocupaciones pasaban por lo económico y la vuelta a la normalidad en las Unidades.

El resentimiento se había apoderado del ambiente. Muchos Suboficiales seguían detenidos en cárceles como delincuentes comunes por haber cumplido con su deber de defender al gobierno. La situación no era para nada fácil. De repente, los hombres de la aeronáutica eran veteranos de una guerra fratricida.

Mientras tanto, el mundo occidental veía con suma preocupación el avance comunista de la Unión Soviética. La Guerra de Corea (1950-1953) fue un conflicto bélico entre Corea del Norte y Corea del Sur que tuvo lugar en la península coreana y fue el primer enfrentamiento armado de la Guerra Fría.

Corea del Norte, con apoyo soviético y chino, invadió el sur en 1950, lo que provocó la intervención de Estados Unidos y la ONU (Organización de las Naciones Unidas) en apoyo de Corea del Sur.

La guerra terminó con un armisticio en 1953, que mantuvo la división del país y estableció la Zona Desmilitarizada (DMZ) a lo largo del paralelo 38, dejando a Corea dividida permanentemente y a millones de muertos y desplazados.

En el año 1957 aparece en el ambiente latinoamericano la guerrilla de la mano de Fidel Castro. La Revolución Cubana demostró la viabilidad de la lucha armada para lograr un cambio, inspirando a otros movimientos de izquierda en el continente.

1° de mayo de 1958. Asume la presidencia de la República Argentina el Doctor Arturo Frondizi, un hábil estadista que buscó mediante una ley de Amnistía pacificar al país perdonando a los depuestos peronistas, lo que causó malestar en las Fuerzas Armadas, ya que estas veían como lo logrado mediante la llamada *"Revolución Libertadora"* corría el riesgo de ser en vano.

Mientras tanto, un temor invadía al personal de Oficiales y Suboficiales: la vuelta al servicio mediante la amnistía de aquellos que habían sido pasados a situación de retiro o dados de baja por haber sido defensores del régimen depuesto.

Frondizi buscó alinearse con Estados Unidos y mantuvo estrechas relaciones con el Presidente John F. Kennedy, por lo tanto, hubo acercamientos en lo militar y el país del norte permitió que Argentina adquiriera material bélico de ese origen.

Llegando a 1960, las amenazas provenían de la Unión Soviética y de la guerrilla instalada en Sudamérica. Argentina mantenía sus hipótesis de conflicto con su tradicional vecino Chile y en menor medida con Brasil.



Año 1958. El Presidente Arturo Frondizi es agasajado en la VII Brigada Aérea "Morón" por la Fuerza Aérea Argentina. Foto: Documentos Fotográficos. Inventario 237365. A.G.N.

Modernización De La Fuerza Aérea

La nueva década encontraba a la Fuerza Aérea Argentina con la necesidad de modernizar su material aéreo. Hoy en día, hablar de una antigüedad de 20 años en aeronaves en uso, no implica vejez de una aeronave o sistema de armas. La primera línea de aviones de combate estaba integrada por los cazas *Gloster Meteor* de origen británico adquiridos a partir de 1947 que ya mostraban signos de obsolescencia, a pesar de seguir demostrando buenas cualidades en su rol de caza-bombardero. Misma situación para los bombarderos Lincoln y aeronaves de transporte como los *Vickers Viking* y *Bristol 170*.

A partir de 1958 se enviaron a Estados Unidos Oficiales Aviadores Militares a los fines de realizar los cursos correspondientes en reactores, que serían los cazas *F-86F "SABRE"*, famosos por su actuación en la guerra de Corea contra los Mig 15 de origen soviético.

Por su parte, los Oficiales y Suboficiales Técnicos fueron enviados a capacitarse en Panamá (Albrook AFB) como en los Estados Unidos.

La incorporación de estos cazas trajo aparejado grandes cambios para la Fuerza Aérea Argentina, tanto en lo doctrinario como en lo material. Con mejoras sustanciales, eran superiores a los británicos *Gloster*.

No solamente fueron los F-86F. También se incorporaron aviones de entrenamiento como los *B-45 "Mentor"* (USA) y *Morane Saulnier MS-760 "Paris"* (Francia) reactor de entrenamiento avanzado, lo que permitió la capacitación de los Suboficiales en el extranjero.



Ceremonia oficial incorporación de la dotación completa de los 28 North American NA F-86F "Sabre" en el aeropuerto internacional de Ezeiza, hecho ocurrido el 15 de diciembre de 1960. Grupo de Suboficiales especialistas posan frente a las nuevas máquinas. Foto: Sitio Facebook Suboficiales F.A.A.



Suboficiales mecánicos armeros alistan los 267 proyectiles de los seis poderosos cañones Colt Browning M3 de 12,70 mm. que equipaban a los "Sabre". La influencia norteamericana se hace notar en la vestimenta de los especialistas. Foto: J. Nuñez Padin.

SUBOFICIALES ARGENTINOS EN LA GUERRA DEL CONGO

El 28 de julio de 1960, el Presidente de la Nación doctor Arturo Frondizi acepta el pedido formulado por el Secretario General de las Naciones Unidas U. thant para contribuir con la *"Operación de las Naciones Unidas en el Congo"* (O.N.U.C.)[115] y designa una comisión de oficiales de la Fuerza Aérea Argentina, que se extenderá seis meses, a partir del 28 de julio de 1960 según Decreto N° 10579-BAP N° 1638.

Entre julio de 1960 y enero de 1963, la Fuerza Aérea Argentina despliega cuatro contingentes que suman un total de 47 Oficiales y 75 Suboficiales.

Las misiones encomendadas a los militares argentinos consistían en operar aviones Douglas DC-3/C-47 e integrar parte de los estados mayores, planas mayores y las tripulaciones de transporte aéreo, realizando misiones de reconocimiento, exploración, búsqueda y rescate, abastecimiento, traslado de autoridades de la O.N.U. y tropas, evacuación sanitaria y apoyo humanitario.

Un verdadero *"Bautismo de Fuego"* para los Suboficiales aeronáuticos que se destacaron en todas las actividades, siendo condecorados por las autoridades de la O.N.U.[116]

INTEGRANTES DEL SEGUNDO CONTINGENTE

- S.P. Amílcar Oscar LUJÁN
- S.P. Ángel Guillermo GONZALEZ
- S.A. Eguemundo Ventura BÁRCENA
- S.A. Carlos TEICH
- S.A. Carlos KUBO
- S.A. José Raúl BURGUEÑO
- S.A. Fernando BOSCH
- S.A. Antonio Luis ECHAVARRIA
- S.A. Guillermo Héctor HAEUSSER
- S.A. Heriberto Rodolfo BUSTOS
- S. Aux. Carlos GONZALEZ
- S. Aux. Pablo DABALLÓPULO
- C.1° Rogelio MOSQUERA



Medalla otorgada por las Naciones Unidas a los militares argentinos por su participación en el Congo. Setenta y cinco Suboficiales se hicieron acreedores a la misma. Foto: www.un.org

[115] La ONUC se estableció inicialmente en julio de 1960 para garantizar la retirada de las fuerzas belgas del Congo, ayudar al Gobierno a mantener el orden público y proporcionar asistencia técnica. Posteriormente, la función de la ONUC se modificó para incluir el mantenimiento de la integridad territorial y la independencia política del Congo, la prevención de una guerra civil y la retirada de todo el personal militar, paramilitar y asesor extranjero no bajo el Mando de las Naciones Unidas, así como de todos los mercenarios. Al finalizar su mandato, la Misión se retiró en junio de 1964.

[116] Información obtenida de: Efemérides FAA / Aerovivencias C.S.F.A.



Suboficiales Argentinos en el Congo en misión de Paz (O.N.U.), embarcando en un avión D.H. Comet IV de Aerolíneas Argentinas. Foto: F.A.A / Aerovivencias.



Suboficiales Argentinos en el Congo en misión de Paz (O.N.U.), frente a un viejo conocido: C-47 Dakota. Foto: F.A.A / Aerovivencias.

Un Cuadro Consolidado y Probado en Combate

Al comienzo de la década del 60 el cuadro de Suboficiales de la Aeronáutica Militar se encontraba en una posición consolidada teniendo en cuenta la reorganización del mismo a partir del 04 de enero de 1945.

Sujeto a bruscos cambios doctrinales y de organización, nutriéndose de las llamadas *"tres vertientes"* más los egresados de los institutos y cursos de formación, debieron afrontar los Suboficiales aeronáuticos un período sumamente difícil con la política entrometiéndose en la vida diaria y en los actos del servicio.

Lamentablemente, todo lo aprendido fue puesto en práctica con intentos revolucionarios internos. La revolución del año 30 demostró al Ejército que

la aviación militar era un *"arma dentro de otra arma"*, siendo considerada como indispensable para las nuevas guerras. En 1951 y 1955 la ahora independiente Fuerza Aérea Argentina operó en operaciones de combate reales en dónde tanto su personal como máquinas estuvieron expuestos demostrando un alto nivel de preparación a pesar de las circunstancias.

Con personal fallecido, sumariados, dados de baja, pasados a retiro obligatorio y hasta detenidos como presos comunes, los Suboficiales ofrendaron su cuota de sacrificio en cuestiones puramente políticas.

La aparición de la guerrilla urbana sentó un precedente acerca de uno de los mayores problemas con los que tendría que lidiar la Argentina en los años venideros a partir de mediados de los sesenta.

El Cuadro de Suboficiales se fue modificando agregando más especialidades y sub especialidades a medida que se incorporaban nuevos armamentos, tantos aéreos como terrestres. También se prolongó la permanencia en años de servicio, teniéndose en cuenta las horas de vuelo como así también manipulación de explosivos, materiales peligrosos varios y actividad riesgosa, para el cómputo de servicios en ocasión del pase a retiro.





Fotos: Gentileza SM Jorge Sacchi



Compendio de Especialidades del Cuadro de Suboficiales. Diseño: aldocampos®

CAPÍTULO VI

EVOLUCIÓN DE LOS SUBOFICIALES DESDE 1960 HASTA LA ACTUALIDAD

Desde la década de 1960, los suboficiales aeronáuticos han desempeñado un papel fundamental en el funcionamiento operativo, técnico y logístico de la Fuerza Aérea Argentina. Su actividad ha estado marcada por un proceso constante de profesionalización, modernización y compromiso con la misión institucional.

Durante este período, la preparación profesional de los suboficiales ha evolucionado notablemente. La formación técnica inicial se consolidó con programas académicos rigurosos y especializados, adaptándose a los avances tecnológicos aeronáuticos y a las nuevas exigencias de los sistemas de defensa.

La educación en las escuelas de suboficiales y la formación continua en centros de instrucción que reciben, permite que la capacitación sea integral y el proceso formativo, riguroso y profesional. De tal manera que permite preparar a los suboficiales de la Fuerza Aérea, para afrontar los desafíos técnicos, operativos y humanos que estos les presenten. En este sentido, se abordan importante instrucción en capacidades técnicas y operativas, como así también en valores como la disciplina, el liderazgo, el trabajo en equipo y el compromiso institucional.

A lo largo de sus carreras, los suboficiales acceden a una formación continua en centros de instrucción especializados, lo que garantiza una actualización constante de conocimientos frente al avance tecnológico y las nuevas doctrinas de empleo militar. Esta capacitación integral se desarrolla en áreas clave para la operatividad de la Fuerza Aérea, tales como:

- Mantenimiento de aeronaves y sistemas de armas, asegurando su disponibilidad y eficiencia.
- Electrónica y sistemas de navegación y control, fundamentales en la aviación moderna.
- Comunicaciones tácticas y estratégicas, esenciales para la coordinación entre unidades aéreas y terrestres.
- Sanidad aeronáutica, enfocada en la atención médica operativa y la evacuación aeromédica.
- Sistemas administrativos y operativos: el procesamiento de órdenes de operación, la planificación de misiones, la trazabilidad logística y la administración del personal y material, que aseguran el funcionamiento ordenado y eficiente de la actividad diaria de las unidades aéreas y de apoyo.
- Soporte a aeronaves en tierra: Comprende todas las tareas relacionadas con el alistamiento, abastecimiento, traslado, carga, descarga y preparación previa y posterior a cada vuelo.

- Servicios de meteorología aeronáutica: La observación, análisis y pronóstico meteorológico constituyen un pilar indispensable para la seguridad operacional.
- Apoyo de servicios de tierra: Control de tránsito terrestre en zona operacional, iluminación de pista, señalización, protección contra incendios, provisión de energía y mantenimiento de infraestructuras clave, así como los sistemas de defensa de los organismos y unidades.

De este modo, el apoyo operacional constituye uno de los pilares que sostienen el funcionamiento diario de la Fuerza Aérea, aportando con profesionalismo al cumplimiento de sus objetivos estratégicos y misionales.

En cada etapa histórica, los suboficiales se han destacado por su capacidad de adaptación a nuevos desafíos: desde la Guerra de Malvinas, el apoyo en conflictos regionales y tareas de paz, hasta su participación en operaciones logísticas, científicas como en la Antártida y de ayuda humanitaria. Además, se han convertido en referentes del trabajo en equipo, la disciplina y el liderazgo en los distintos destinos operativos y técnicos.

Uno de los logros más significativos ha sido el fortalecimiento del desarrollo personal de cada suboficial, no solo desde lo profesional sino también desde lo humano. El acceso a información, la posibilidad de ascenso por méritos y competencias y la promoción del liderazgo positivo han favorecido la autonomía, la toma de decisiones y el crecimiento dentro y fuera del ámbito militar.

En conjunto, todo este proceso ha contribuido al objetivo general del cuadro de suboficiales: ser el soporte técnico-operativo-logístico esencial de la Fuerza Aérea, garantizando la operatividad de los sistemas de armas, el mantenimiento de aeronaves e instalaciones, y la eficiencia en las operaciones aéreas y terrestres.

Este objetivo se ha cumplido y superado gracias al compromiso, la excelencia profesional y el sentido del deber que caracteriza a cada suboficial.

GUERRA DE MALVINAS

La Guerra de Malvinas o conflicto del Atlántico Sur fue una guerra no declarada entre Argentina y el Reino Unido que se produjo entre el 2 de abril y el 14 de junio de 1982, disputándose la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, en el Atlántico Sur. El conflicto comenzó el 2 de abril, cuando tropas argentinas mandadas por la Junta Militar desembarcaron en las Islas Malvinas (conocido como Operación Rosario), y al día siguiente ocurrió la invasión de las Georgias del Sur (conocida como Operación Georgias). La contienda duró 74 días y terminó con la rendición argentina, volviendo las islas al control británico. En total, 649 militares argentinos murieron durante las hostilidades. Cincuenta y cinco fueron los caídos de la Fuerza Aérea Argentina y 14 fueron suboficiales.

SUBOFICIALES FALLECIDOS EN LA GUERRA DE MALVINAS, RECONOCIDOS COMO HÉROES NACIONALES POR LEY 24.950[117].



Las fechas de fallecimiento se muestran cronológicamente. Imagen: aldocampos®

[117] Condecorados, además, con las medallas "La Nación Argentina al Valor en Combate" y "La Nación Argentina al Muerto en Combate".

1° DE MAYO DE 1982

BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. ATAQUE A LA BASE AÉREA MILITAR CÓNDOR[118].



La primera escuadrilla de Pucará integrada por los tenientes Russo y Címbaro inició el despegue a las 07:30 hs. Los aviones debían recorrer unos 250 metros con pendiente en descenso que luego cambiaba a positiva, circunstancia que exigía atención al piloto y resistencia a la estructura, particularmente al tren de aterrizaje.

La primera sección despegó sin novedad; en cambio el tercer avión, el A-506 piloteado por el capitán Grünert, rompió el montante de la rueda delantera y la máquina se clavó de nariz en pleno despegue. No se contaba con grúas ni vehículos de remolque. Sacar el avión de la pista en esas condiciones era una tarea compleja. El terreno estaba barroso, y el avión, completo de combustible y armamento. Finalmente, a las 08:15 la pista quedó liberada y se ordenó continuar la evacuación.

En esos momentos, sonó la alerta del radar Elta que había detectado un móvil aéreo en aproximación. Suponiendo que eran los aviones propios, no se transmitió la alarma, pero al repetirse la detección a solo 4 km, se vio a los Sea Harrier que se acercaban en vuelo rasante lanzando bombas convencionales y de submunición. El personal buscó refugio, sintió temblar el piso y el estruendo de las explosiones.

Una de las bombas impactó en el avión A-527 que el teniente Daniel Jukic ponía en marcha, rodeado de suboficiales mecánicos y armeros. El avión se

[118] LA FUERZA AÉREA EN MALVINAS. Comisión Batalla Aérea por nuestras Islas Malvinas (BANIM). Volumen II, página 263. Resumen.

incendió y las llamas produjeron la explosión gradual del armamento de a bordo. El área se convirtió en una trampa mortal para los mecánicos y armeros que asistían el avión y se encontraban a su alrededor.

Después de realizar la atención sanitaria primaria, el primer teniente Miranda solicitó evacuar al hospital de Puerto Argentino a los heridos más graves. La evacuación aeromédica se efectuó alrededor de las 09:00 con el helicóptero Chinook matrícula H-91. (Montaño falleció en el vuelo de traslado a Puerto Argentino, mientras que Brashich lo hizo en la sala de operaciones del Hospital Conjunto). Los fallecidos quedaron en la base para ser sepultados cuando fuera posible.

El saldo final del ataque aéreo fue de siete suboficiales: los cabos principales Mario Duarte y Juan Antonio Rodríguez; y los cabos primeros José Luis Peralta, Miguel Ángel Carrizo, José Alberto Maldonado, Agustín Hugo Montaño y Andrés Luis Brashich; además de 42 suboficiales heridos de distinta gravedad.



Cenotafio "Ascenso a la Gloria", en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba.

SUBOFICIAL AUXILIAR (PM[119]) VGM MARIO DUARTE

Nació el 27 de marzo de 1954 en Colonia Elisa, Chaco. El 2 marzo de 1972 ingresó en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba (ESFAC) y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico de Armamento el 16 de diciembre de 1974.

El 24 de enero de 1975 fue destinado al Grupo Técnico 3 de la III Brigada Aérea. Ascendió a Cabo Primero el 31 de diciembre de 1976 y a Cabo Principal, el 31 de diciembre de 1980. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como armero en el apoyo técnico de los aviones IA-58 Pucará pertenecientes al Grupo 3 de Ataque de la III Brigada Aérea.

Escudo del Grupo Técnico 3
III Brigada Aérea.
Imagen: aldocampos®

Ascendió póstumamente al grado de Suboficial Auxiliar, las condecoraciones de la Nación Argentina al "Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y

[119] Post Mortem.



Placa Conmemorativa de los Caídos en Malvinas del Grupo Técnico 3 - III Brigada Aérea Imagen: Noticias en Vuelo. FAA.

declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 12 y sus restos descansan en el Cementerio de Darwin, Parcela B, Fila 4/02.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

También una calle de Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy lleva su nombre; así como una calle interna de la Base Aérea Militar Morón.

Suboficial Auxiliar (PM) VGM Juan Antonio Rodríguez

Nació el 6 de enero de 1953 en la ciudad de Córdoba. El 2 marzo de 1972 ingresó como Aspirante en la ESFAC y egresó como Cabo en la Especialidad de Mecánico Instrumental el 16 de diciembre de 1974.

El 24 de enero de 1975 fue destinado al Grupo Técnico 3 de la III Brigada Aérea. Ascendió a Cabo Primero el 31 de diciembre de 1976 y a Cabo Principal, el 31 de diciembre de 1980. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como apoyo técnico de los aviones de ataque IA-58 Pucará pertenecientes al Grupo 3 de Ataque de la III Brigada Aérea.

Ascendió póstumamente al grado de Suboficial Auxiliar, las condecoraciones de la Nación Argentina "Al Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 8 y sus restos descansan en el Cementerio de Darwin, Parcela B, Fila 4/01.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

También una calle de Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy lleva su nombre.

Cabo Principal (PM) VGM Miguel Ángel Carrizo

Nació el 8 de agosto de 1958 en la ciudad de Córdoba. El 20 febrero de 1975 ingresó en la ESFAC y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico Electrónico el 11 de diciembre de 1976.

En el año 1977 fue destinado a la III Brigada Aérea. El 31 de diciembre de 1979 ascendió a Cabo Primero. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como apoyo técnico de los IA-58 Pucará pertenecientes al Grupo 3 de Ataque de la III Brigada Aérea.

Ascendió póstumamente al grado de Cabo Principal, las condecoraciones de la Nación Argentina "Al Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 25 y sus restos descansan en el Cementerio de Darwin, Parcela B, Fila 1/01.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

La calle interna frente al Casino de Aspirantes lleva su nombre, así como una calle de Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy.

Cabo Principal (PM) VGM José Alberto Maldonado

Nació el 3 de octubre de 1957 en la ciudad de Córdoba. El 30 marzo de 1976 ingresó en la EFAC y egresó como Cabo en la Especialidad de Mecánico de Avión el 16 de diciembre de 1977.

Fue destinado al Grupo Técnico 3 de la III Brigada Aérea el 2 de enero de 1978. Ascendió al grado de Cabo Primero el 31 de diciembre de 1980. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como apoyo técnico de los IA-58 Pucará perteneciente al Grupo 3 de Ataque de la III Brigada Aérea.

Ascendió póstumamente al grado de Cabo Principal, las condecoraciones de la Nación Argentina "Al Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 17 y sus restos descansan en el Cementerio de Darwin, Parcela B, Fila 4/06.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC y una calle interna, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

Una calle al sur de la Avenida Circunvalación, Barrio Tejas II, Córdoba; así como una calle de Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, llevan su nombre.

Cabo Principal (PM) VGM Agustín Hugo Montaño

Nació el 19 de agosto de 1956 en Caucete, provincia de San Juan. El 20 de febrero de 1977, ingresó en la ESFAC y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico de Avión el 15 de diciembre de 1978.

Fue destinado al Grupo Técnico 3 de la III Brigada Aérea el 18 de diciembre de 1978. Ascendió al grado de Cabo Primero el 31 de diciembre de 1981. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como apoyo técnico del avión de apoyo IA-58 Pucará perteneciente al Grupo 3 de Ataque de la III Brigada Aérea.

La magnitud de las heridas obligó a su traslado en helicóptero a Puerto Argentino. Durante esta primera evacuación aeromédica ejecutada por la Fuerza Aérea en una zona de combate, Montaño falleció durante el traslado en vuelo. Por tal causa, el Chinook H-91 fue declarado tumba de guerra transitoria.

Ascendió póstumamente al grado de Cabo Principal, las condecoraciones de la Nación Argentina "Al Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 21 y sus restos descansan en el Cementerio de Darwin, Parcela B, Fila 4/05.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC y una calle interna, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

Una calle en San Antonio de Arredondo, Carlos Paz, Córdoba; en Paraná, Entre Ríos; en Rivadavia, San Juan y en Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, llevan su nombre.

Cabo Principal (PM) VGM José Luis Peralta

Nació el 2 de septiembre de 1960 en San Carlos Sud, provincia de Santa Fe. El 28 de febrero de 1977 ingresó en la ESFAC y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico de Armamento el 15 de diciembre de 1978.

Fue destinado al Grupo Técnico 3 de la III Brigada Aérea el 18 de diciembre de 1978. Ascendió al grado de Cabo Primero el 31 de diciembre de 1981. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Armero de los aviones de AtaqueIA-58 Pucará perteneciente al Grupo 3 de Ataque de la III Brigada Aérea.

Ascendió póstumamente al grado de Cabo Principal, las condecoraciones de la Nación Argentina "Al Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 19 y sus restos descansan en el Cementerio de Darwin, Parcela B, Fila 4/07.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC y una calle interna, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

Una calle en Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, lleva su nombre.

Cabo Principal (PM) VGM Andrés Luis Brashich

Nació el 2 de octubre de 1960 en la ciudad de Córdoba. El 28 de febrero de 1977, ingresó en la Escuela de Suboficiales Córdoba, egresando como Cabo en la Especialidad Mecánico en Armamento el 15 de diciembre de 1978.

Fue destinado al Grupo Técnico 3 de la III Brigada Aérea el 18 de diciembre de 1978. Ascendió al grado de Cabo Primero el 31 de diciembre de 1981. Durante el Conflicto del Atlántico Sur sirvió como mecánico armero de los aviones de Ataque IA-58 Pucará perteneciente al Grupo 3 de Ataque de la III Brigada Aérea.

La magnitud de las heridas obligó a su traslado en helicóptero Chinook H-91 a Puerto Argentino, donde fallece en la sala de operaciones del Hospital de Campaña Conjunto.

Ascendió póstumamente al grado de Cabo Principal, las condecoraciones de la Nación Argentina "Al Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 6 y sus restos descansan en el Cementerio de Darwin, Parcela A, Fila 5/11.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC y una calle interna, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

Una calle en San Antonio de Arredondo, Carlos Paz, Córdoba; en Fátima, Estación Manzanares, Pilar, Buenos Aires y en Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, llevan su nombre. Una escuela de vuelo privada en la Isla de Tierra del Fuego fue denominada en su honor.

10 de mayo de 1982

Hundimiento del buque ARA "Isla de los Estados".



Cabo Primero (PM) VGM Héctor Hugo Varas

Nació el 29 de julio de 1960 en Villa del Rosario, provincia de Córdoba. El 10 de julio de 1978 ingresó en la ESFAC, egresando como Cabo en la Especialidad de Mecánico de Automotores el 18 de diciembre de 1980.

Fue destinado al Servicio de Automotores del Grupo Base 6 de la VI Brigada Aérea el 18 de enero de 1981. Durante el Conflicto del Atlántico Sur fue comisionado como conductor de un vehículo tipo Jeep para ser utilizado como Control de Apoyo de Fuego Aéreo Cercano a las Fuerzas terrestres y trasladado a las Islas Malvinas en el buque de transporte logístico ARA "Isla de los Estados".



Escudo del Grupo Base 6. VI Brigada Aérea.
Imagen: aldocampos®

En la noche del 10 de mayo de 1982, mientras navegaba cerca de la Isla Cisne, cruzando el estrecho de San Carlos, el buque fue atacado por la fragata Alacrity que lo hundió y ocasionó su muerte y la de otros quince miembros de las tres fuerzas armadas, Marina Mercante y Prefectura Naval Argentina. Varas fue el militar de carrera de menor grado de la FAA que falleció bajo el fuego enemigo durante el conflicto.

Ascendió póstumamente al grado de Cabo Primero, y se le concedió la Nación Argentina al "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 24 y sus restos descansan en las frías aguas del Estrecho San Carlos, en las Islas Malvinas.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales. Una calle en San Antonio de Arredondo, Carlos Paz, Córdoba; en Tandil, Buenos Aires; en el Barrio Tejas II, Córdoba y Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, llevan su nombre.

1° de junio de 1982

Derribo del C-130 "Hércules", Matrícula TC-63.



La Fuerza Aérea Argentina recibió el requerimiento de realizar misiones de Exploración y Reconocimiento cercano sobre el mar. Los primevos aviones asignados fueron los Hércules C-130. Al iniciarse el conflicto, comenzaron a realizar vuelos prolongados explorando la superficie marítima. Los mandos de la Fuerza Aérea resolvieron que la única actividad que sería factible y redituara éxito consistía en sucesivos "asomos" con rumbo 90° en puntos geográficos distantes entre sí, 20 millas náuticas, el primero de ellos ubicado a 15 millas náuticas al norte de la desembocadura del Canal San Carlos. Los "asomos", son vectores de vuelo en los que el avión, desde cotas bajas de vuelo y oculto de los radares británicos, debía subir y buscar ser iluminado por el haz de radar de alguno de los buques y en razón de ello, la exposición no debía ser mayor de dos minutos treinta segundos.

El procedimiento consistía en acelerar el avión hasta el límite de su velocidad estructural (319 nudos) e iniciar una trepada que lo llevaría a 10.000 pies y 110 nudos de velocidad, en un minuto cuarenta y cinco segundos, el radar IFF[120] debía estar en posición Stand By (no activado). Al iniciarse el ascenso, se activaba el respondedor del IFF, para averiguar si el avión estaba siendo interrogado por el denominado radar secundario (luz de interrogación encendida fija). Si así era, se lo nivelaba, se apagaba el IFF y se encendía el

[120] En telecomunicaciones, el identificador amigo-enemigo, o IFF por sus siglas en inglés (*Identification Friend or Foe*), es un sistema de identificación criptográfico. Dentro del campo militar, sirve para distinguir a aeronaves o a vehículos enemigos de los que no lo son. (Específicamente sirve para identificar amigos, los no identificados se presumen enemigos). Su funcionamiento se basa en el establecimiento de una lista enorme de retos que sólo pueden resolver los equipos amigos. El sistema que quiere saber si otro sistema es amigo o enemigo interroga al otro sistema proponiéndole un reto. En función de si la respuesta es correcta o no, se identificará como amigo o enemigo.

radar para ubicar en la pantalla, azimut y distancia del eco. En el navegador Omega se anotaba la posición y se iniciaba un descenso de máxima performance hasta la velocidad estructural, cambiando el rumbo en 135º, por izquierda, hasta llegar a menos de 500 pies. El avión volaba el siguiente punto en la grilla y volvía a realizar la maniobra. Así una vez tras otra hasta completar la misión y regresar a su base.

El TC-63 despegó de Comodoro Rivadavia a las 06:30, pero regresó poco después por fallas técnicas. Solucionadas las novedades, volvió a salir a las 08:53. Arribó al punto inicial (310 km al noroeste de Puerto Argentino) a las 10:15. Lo tripulaban los Capitanes Rubén Martel y Carlos Krause, el Vicecomodoro Hugo Meisner, los Cabos Principales Miguel Cardone y Carlos Cantezano, el Suboficial Principal Julio Lastra y el Suboficial Ayudante Manuel Albelos.

A partir de allí, inició un recorrido triangular. Alcanzó el Punto 1 a las 10:25. Al Punto 2 llegó a las 10:35. Cuando se dirigía al Punto 3, el más alejado del recorrido, mientras volaba a 3000 metros de altitud, tal cual tenía ordenado, informó: «El IFF se encendió por diez segundos… siete segundos… seis, se mantiene encendido… ¡Estamos en emergencia!».[121]

A las 10,15 llegó a la posición predeterminada 50º00'S / 61º00'O y, desde allí, inició el recorrido triangular establecido. Alcanzó los dos primeros puntos sin inconvenientes, pero cuando volaba a 10.000 pies rumbo a la posición 50º30'S/59º39'O, la más lejana del recorrido, el navegador transmitió al aire: *El IFF se encendió por 10"- 7"- 6"-, se mantiene encendido…*, inmediatamente después se escuchó: *¡Estamos en emergencia!* y las comunicaciones se cortaron.

A las 10.50, el TC-63 fue detectado por una fragata e interceptado por una Patrulla Aérea de Combate de Sea Harrier que los atacó con el lanzamiento de un misil infrarrojo. El avión luego de haber soportado el impacto del misil y estando en condiciones de realizar un amerizaje de emergencia, fue derribado por el impacto de cañones lanzado por uno de los dos Sea Harrier que lo habían interceptado. Se estrelló en mar abierto y junto con toda su tripulación, permanece en una tumba de guerra que yace en el fondo del Atlántico Sur.

SUBOFICIAL MAYOR (PM) VGM JULIO JESÚS LASTRA

Nació el 22 de agosto de 1935 en La Puerta, provincia de Córdoba. El 1 de febrero de 1955 ingresó en la ESFAC y egresó como Cabo con la especialidad de Seguridad y Defensa, el 16 de diciembre de 1957.

El 10 de enero de 1958 fue destinado al Grupo I de Construcciones en El Palomar. Ascendió el 31 de diciembre de 1959 a Cabo Primero, el 31 de diciembre de 1962 a Cabo Principal, el 31 de diciembre de 1966 a Suboficial Auxiliar, el 31 de diciembre de 1973 a Suboficial Ayudante y el 31 de diciembre de 1979 a Suboficial Principal. En el año 1967 realizó el Curso de Instrucción Teórica para Tripulantes (CITTRI) y en 1971 el Curso de Auxiliar de Inteligencia. En 1976 fue destinado al Grupo I de Transporte Aéreo de la I Brigada Aérea. Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Auxiliar de Carga y Despacho en los aviones de transporte operativos C-130 Hércules.



Escudo del Grupo I de Transporte Aéreo - I Brigada Aérea. Imagen: aldocampos®

[121] LA FUERZA AÉREA EN MALVINAS. Comisión Batalla Aérea por nuestras Islas Malvinas (BANIM). Volumen II, página 263.

Ascendió póstumamente al grado de Suboficial Mayor (siendo el militar de la Fuerza Aérea de mayor edad caído en el conflicto), las condecoraciones de "Al Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 1 y sus restos descansan en el Atlántico Sur.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC y en la primera calle interna paralela a la ruta 20, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

Una calle interna en la Base Aérea Militar Morón, VII Brigada Aérea; en el Barrio Tejas II, Córdoba; en Neuquén; en Deán Funes, Córdoba; en Chascomús, Manzanares, Fátima, Pilar, Francisco Álvarez, Buenos Aires; Comodoro Rivadavia y en Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, llevan su nombre.

Se encuentra, también, presente en el monumento de entrada a la I Brigada Aérea, dedicado a los tripulantes del TC-63 que custodian nuestra Patria en las frías aguas del Atlántico Sur.



SUBOFICIAL PRINCIPAL (PM) VGM MANUEL ALBERTO ALBELOS

Nació el 3 de enero de 1944 en la ciudad de Córdoba. El 27 de febrero de 1959, ingresó en la ESFAC y egresó como Cabo con la especialidad Abastecimiento el 15 de diciembre de 1961.

El 21 de diciembre de ese año fue destinado a la I Brigada Aérea. El 31 de diciembre de 1964 ascendió a Cabo Primero y en 1967 a Cabo Principal.

En 1969 realizó el Curso de Capacitación y Habilitación como Paracaidista Militar e integró el Equipo de Control de Combate Operativo (ECCO)[122] en

[122] Como dice su lema "Primeros en Llegar", los ECCO son los encargados de localizar, identificar y señalizar las zonas de lanzamiento y aterrizaje que necesita el resto de la fuerza para desplegarse. En un

aviones C-130. En 1970 ascendió a Suboficial Auxiliar y a fines de 1976 a Suboficial Ayudante.

Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Auxiliar de Carga y Despacho del Sistema de Armas C- 130 Hércules perteneciente al Grupo I de Transporte Aéreo de la I Brigada Aérea.

Ascendió póstumamente al grado de Suboficial Principal, las condecoraciones de "Al Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 1 y sus restos descansan en el Atlántico Sur.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

Una calle interna en la Base Aérea Militar Morón y una calle en Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, llevan su nombre. En la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Ezeiza (ESFAE), una calle interna lleva su nombre, así como la Biblioteca de este instituto de formación de Suboficiales.

En un monumento que levantó el Municipio de Morón en la Avenida Derqui, frente al colegio Emaus, es recordado como vecino de la localidad, caído en combate.



Se encuentra, también, presente en el monumento de entrada a la I Brigada Aérea, dedicado a los tripulantes del TC-63 que custodian nuestra Patria en las frías aguas del Atlántico Sur.

tiempo muy breve puede establecer un aeropuerto donde antes no había más que tierra, balizar el principio y final de la pista, según las normas establecidas y señalar la zona de aterrizaje más recomendable para cada aparato.
Los equipos ECCO asumen el compromiso para llevar a cabo las misiones más peligrosas detrás de las líneas enemigas, preparando el camino para que otras fuerzas puedan operar.
Los integrantes de los equipos ECCO también se encargan de controlar el tráfico aéreo y facilitar a las aeronaves su aproximación a pista. Para ello comunican a las tripulaciones, entre otros, los datos meteorológicos más significativos de la zona (visibilidad horizontal y vertical, techo de nubes, viento en superficie, en altura, etcétera), las medidas de la pista y, si fuera necesario, instalan ayudas a la navegación. Desarrollan, a todos los efectos, las tareas de los controladores de cualquier torre de un aeropuerto, pero con la capacidad de insertarse en un terreno hostil mediante un lanzamiento en paracaídas, detrás de las líneas enemigas.

Suboficial Auxiliar (PM) VGM Miguel Ángel Cardone

Nació el 3 de marzo de 1952 en la ciudad de Santa Fe. El 20 febrero de 1969 ingresó en la ESFAC y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico de Avión el 10 de diciembre de 1971.

El 28 de enero de 1972 fue destinado a la I Brigada Aérea y realizó el curso de Mecánico de Hidroneumática en la Base Albrook, en Panamá. Ascendió a Cabo Primero el 31 de diciembre de 1974 y a Cabo Principal en 1978.

Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como mecánico a bordo de los aviones C-130 Hércules, perteneciente al Grupo I de Transporte Aéreo de la I Brigada Aérea.

Ascendió póstumamente al grado de Suboficial Auxiliar, las condecoraciones de "Al Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 19 y sus restos descansan en el Atlántico Sur.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC y en la primera calle interna paralela a la ruta 20, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

Una calle interna de la Base Aérea Militar Morón, VII Brigada Aérea; en el Barrio Tejas II, Córdoba; en Neuquén; en Deán Funes, Córdoba; en las localidades de Chascomús, Manzanares, Fátima, Pilar, Francisco Álvarez, Buenos Aires; Comodoro Rivadavia y en Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, llevan su nombre.

Se encuentra, también, presente en el monumento de entrada a la I Brigada Aérea, dedicado a los tripulantes del TC-63 que custodian nuestra Patria en las frías aguas del Atlántico Sur.

Suboficial Auxiliar (PM) VGM Carlos Domingo Cantezano

Nació el 10 de agosto de 1949 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El 20 febrero de 1969 ingresó en la ESFAC y egresó como Cabo en la Especialidad Mecánico de Avión el 10 de diciembre de 1971.

El 10 de febrero de 1972 pasó a prestar servicios en la Dirección General de Material y el 31 de diciembre de 1974, ascendió a Cabo Primero. El 6 de marzo de 1978 fue destinado a la I Brigada Aérea y en diciembre de ese año, ascendió a Cabo Principal.

Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como mecánico a bordo de los aviones C-130 Hércules, perteneciente al Grupo I de Transporte Aéreo de la I Brigada Aérea.

Ascendió póstumamente al grado de Suboficial Auxiliar, recibiendo las condecoraciones de la Nación Argentina "Al Valor en Combate" y "Muerto en Combate" y declarado "Héroe Nacional" por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 12 y sus restos descansan en el Atlántico Sur.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC y una calle interna, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

Una calle en Santa Rosa, La Pampa y en Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, llevan su nombre.

7 DE JUNIO DE 1982

DERRIBO DEL LEAR JET 35A, MATRÍCULA T-24.



EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO AEROFOTOGRÁFICO

El Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea ordenó a través de una Comisión de oficiales jefes elegir y convocar a tripulaciones civiles de la aviación general de acuerdo con las características y performances de los medios aéreos y equipamientos electrónicos que pudieran ser utilizados en misiones de apoyo a las unidades desplegadas por la Fuerza Aérea, conformando un único Escuadrón de las tres Fuerzas Armadas integrado por personal civil y militar, su vigencia se extendió desde el 28 abril hasta la finalización de la guerra. Su primer jefe fue el Mayor Roberto Cardoso, quien se había desempeñado como jefe del Escuadrón Aerofotográfico en la II Brigada Aérea hasta diciembre de 1981. El 14 de mayo sería reemplazado por el Comodoro Rodolfo de la Colina, hasta el 7 de junio, fecha en la cual fue derribado en una misión sobre el estrecho de San Carlos. Desde el 9 de junio hasta la finalización del conflicto, el Vicecomodoro Rubén Román asumiría la jefatura.

A partir del 29 de abril, la Fuerza Aérea Sur distribuyó las aeronaves del Escuadrón Fénix en las bases, aeródromos y aeropuertos del litoral atlántico según las características de cada avión y de las misiones que debía cumplimentar.

Debido a las características y riesgos de las misiones, el comandante de la FAS ordenó el 1° de mayo que en toda misión operativa (orden fragmentaria) en la que se ingresara al Teatro de Operaciones Malvinas, la tripulación debería estar conformada por personal militar en actividad. A partir del 10 de mayo, todas las aeronaves del Escuadrón Fénix (excepto las basadas en Comodoro Rivadavia) pasarían a depender orgánicamente del comando de la unidad o base donde fueron desplegadas, recibiendo las órdenes fragmentarias emitidas por los Comandos Superiores (FAS/CAE/TOAS), a

través del respectivo Departamento de Operaciones o del jefe de unidad. Todos los movimientos locales (entrenamiento y mantenimiento) eran controlados y administrados por las autoridades de las bases y unidades donde estaban alojados.

En la noche del 7 de junio de 1982, el Lear Jet matrícula T-24 con indicativo NARDO, realizaba tareas de diversión y aerofotografía sobre las Islas Malvinas. Durante la misión fue alcanzado por un misil Sea Dart lanzado por el destructor HMS Exeter que navegaba en el Estrecho San Carlos, que le desprendió la cola del avión, cayendo a tierra con toda la tripulación en su interior, falleciendo todos sus integrantes. Los restos fueron encontrados en 1983 en la isla Borbón,

Suboficial Principal (PM) VGM Francisco Tomas Luna



Escudo del Grupo I Aerofotográfico - II Brigada Aérea. Imagen: aldocampos®

Nació el 28 de septiembre de 1944 en la ciudad de Córdoba. El 27 de febrero de 1960 ingresó en la Escuela de Suboficiales de Córdoba y egresó como Cabo de la Especialidad de Operador de Comunicaciones el 15 de diciembre de 1962.

El 22 de enero de 1963 es destinado a la II Brigada Aérea. Ascendió a Cabo Primero el 31 de diciembre de 1964, a Cabo Principal en 1967, a Suboficial Auxiliar en 1971 y a Suboficial Ayudante en 1977.

Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como Operador de Comunicaciones del Sistema de Armas del avión Learjet 35-A, perteneciente al Grupo 1 Aerofotográfico de la II Brigada Aérea.

Ascendió póstumamente al grado de Suboficial Principal, las condecoraciones de la Nación Argentina “Al Valor en Combate” y “Muerto en Combate” y declarado “Héroe Nacional” por ley. Figura en el Cenotafio de la Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 5 y sus restos descansan en el Cementerio de Darwin, Parcela B, Fila 4/16.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio “Ascenso a la Gloria” de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC y en una calle interna, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

Una calle en Manzanares, Pilar, Buenos Aires y en Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, llevan su nombre.

Suboficial Ayudante (PM) VGM Guido Antonino Marizza

Nació el 10 de mayo de 1948 en San Benito, Paraná, provincia de Entre Ríos. El 24 de febrero de 1964, ingresó en la ESFAC y egresó como Cabo con la Especialidad de Mecánico de Avión el 14 de diciembre de 1967.

El 11 de enero de 1968 fue destinado a la IV Brigada Aérea. El 16 de enero de 1969 pasa a la II Brigada Aérea. El 31 de diciembre de 1969 asciende a Cabo Primero, en 1977 a Cabo Principal. El 20 de noviembre de 1980 inició el Curso de Mecánico de Vuelo de aviones Lear Jet y el 31 de diciembre de 1981 asciende a Suboficial Auxiliar.

Durante el Conflicto del Atlántico Sur, se desempeñó como auxiliar en sensores de imágenes del avión Learjet 35-A, perteneciente al Grupo 1 Aerofotográfico de la II Brigada Aérea.

Ascendió póstumamente al grado de Suboficial Ayudante, las condecoraciones de la Nación Argentina “Al Valor en Combate” y “Muerto en Combate” y declarado “Héroe Nacional” por ley. Figura en el Cenotafio de la

Plaza San Martín de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la placa N° 9 y sus restos descansan en el Cementerio de Darwin, Parcela B, Fila 4/16.

En su memoria, su nombre está inscripto en el monumento Cenotafio "Ascenso a la Gloria" de los Héroes Nacionales egresados de la ESFAC y en una calle interna, como testimonio y ejemplo de los futuros suboficiales.

Una avenida en San Benito, Colonia Avellaneda; una avenida en Paraná, Entre Ríos y una calle en Alto Comedero en las cercanías del Aeropuerto de Jujuy, llevan su nombre.



Monolito levantado en la isla Borbón en memoria de los cinco aviadores, en el lugar donde su avión cayó. Foto: Peter Ramsey. Sitio Web: https://daftmumblings.com/category/falkland-islands/

Suboficiales Condecorados con la "Cruz de la Nación Argentina al Heroico Valor en Combate" durante la Guerra de Malvinas.

La Cruz de la Nación Argentina al Heroico Valor en Combate es la más alta condecoración militar otorgada por la República Argentina. Las leyes 22.607 y 24.229 de la República Argentina establece que será concedida al personal militar, personal de las fuerzas de seguridad, fuerzas policiales o civiles, argentinos o extranjeros, que en combate motivado por acontecimientos extraordinarios revistan carácter de función de guerra, realicen aislados o en el ejercicio del mando, una acción ponderable que se destaque considerablemente de las pautas de conducta normalmente consideradas correctas. (Fuente: Wikipedia)



Información Personal

Carlos Omar Ortiz nace el 25 de octubre de 1945 en Santa Rosa de Conlara, provincia de San Luis. Falleció el 22 de julio de 2012, a los 66 años, en el Hospital Aeronáutico Central, por una enfermedad terminal.

Carrera Militar

Ingresó al Centro de Instrucción Profesional de Aeronáutica (hoy Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Ezeiza) el 15 de febrero de 1965 en la especialidad Auxiliar de Enfermería. Egresó el 10 de diciembre de 1965 – integrando la Promoción V - con el grado de Cabo a los 20 años de edad, siendo su primer destno el Hospital Aeronáutico Central (HAC).



ESCUDO DISTINTIVO DE LA V PROMOCIÓN.
Imagen: aldocampos®

Guerra de Malvinas. 1982

Al momento de tomar conocimiento de la reconquista de las Islas Malvinas, se presenta como voluntario. Participó como enfermero con el grado de Suboficial Auxiliar, llegando a las islas el 11 de abril a las 04:10 hs., a bordo de un Hércules C-130. Su tarea principal consistió en cubrir turnos del Puesto de Socorro (PUSO) en el Hospital Militar Conjunto (HMC) de Puerto Argentino.

Permaneció hasta el 20 de junio, cumpliendo con patriotismo la misión encomendada y regresando al continente a bordo del Bahía Paraíso, luego de permanecer como prisionero de guerra.

ATAQUE AL PUERTO ARGENTINO. BAUTISMO DE FUEGO DE LA FUERZA AÉREA. 1° DE MAYO DE 1982.

Un avión Vulcan de la Real Fuerza Aérea Británica (RAF), descargó a las 04:42 hs. sobre la península del aeropuerto, 21 bombas de mil libras cada una. Las bombas hicieron estragos en el terreno y en las instalaciones, pero la pista quedó operativa durante todo el conflicto.



Escudo del C.A.E.O. (Conejo Alado en Operaciones), que identificaba al personal de Sanidad de la Fuerza Aérea en Malvinas.
Imagen: Sitio Facebook CAEO

En el momento del ataque, Ortiz socorrió a un suboficial de la Armada Argentina que fue herido en una pierna por una esquirla, atendiéndolo y prestando los auxilios médicos de rigor. Luego, fue a atender al entonces Capitán Dante Rafael Dovichi, quien resultó herido por la explosión de una bomba en las puertas de la torre de vuelo, cayendo desde el primer piso a la planta baja y quedando inmovilizado e impedido de moverse por lesiones en la columna vertebral. Fue instalado en una camilla y espero el momento de evacuarlo al HMC. Cuando consideró el momento oportuno, los camilleros lo trasladaron hasta la ambulancia, dejándolo en el suelo para buscar a otro herido grave que había que trasladar en el mismo vehículo. En ese momento se produce una "Alerta Roja" con ataque de dos escuadrillas de aviones Harrier, lo que produjo que la mayoría del personal buscase refugio, dejando a Dovichi al costado de la ambulancia. El capitán pidió a gritos que lo trasladaran a un pozo de zorro para no quedar tan expuesto al fuego enemigo. El suboficial Ortiz se encontraba atendiendo heridos en una trinchera cercana y escuchó los llamados de su camarada, acudiendo en su ayuda y al comprobar que él solo no podía trasladarlo porque por la lesión sufrida podría agravar su estado, no dudó en quedarse con aquél, sentado a su lado y manifestando –en palabras de Dovichi– ***"No se preocupe, este bombardeo lo aguantamos juntos".***

Una vez finalizado el ataque y con la ayuda de dos soldados camilleros pudo evacuarlo en la ambulancia rumbo al hospital, donde se comprobó que el oficial presentaba una fractura de la cuarta vértebra lumbar.

POSTGUERRA

Finalizada la contienda, prestó servicios en el Hospital Aeronáutico Central y en la Dirección General de Sanidad de la Fuerza Aérea. Alcanzó la jerarquía máxima del Cuadro de Personal Militar Subalterno y se retiró en el año 1995.

CONDECORACIONES

Recibió la máxima condecoración para el personal militar, la **"Cruz de la Nación Argentina al Heroico Valor en Combate"**, por:

> *"Salir de refugios en medio de Alertas Rojas y asistir bajo fuego de bombardeo enemigo y en zona de combate a personal herido en los primeros días de mayo de 1982".*

Condecoración **"El Honorable Congreso de la Nación a los Combatientes"**.

Distintivo N° 1 de la Fuerza Aérea Argentina por su participación en la **"Batalla Aérea por las Islas Malvinas"**

RECONOCIMIENTOS

El 30 de octubre de 2015, se realizó un emotivo acto en que se le otorgó el nombre de **"Suboficial Mayor Carlos Ortiz"** al Escuadrón Sanidad del entonces Instituto de Formación Ezeiza (hoy, Escuela de Suboficiales de la

Fuerza Aérea Ezeiza), en homenaje a quien recibió la máxima condecoración que la Nación Argentina otorga al personal militar en zona de conflicto armado, por su participación en el Conflicto del Atlántico Sur.

El 19 de octubre de 2017, en una ceremonia conjunta del 63° Aniversario del Hospital Aeronáutico Central y los 20 años de la Escuela de Enfermería de dicho nosocomio, la escuela pasó a denominarse con el nombre de **"Suboficial Mayor VGM Carlos Ortiz"**.



INFORMACIÓN PERSONAL

Nació en Villa Mercedes, Provincia de San Luis, el 26 de abril de 1952. Cursó estudios primarios en el Hogar Escuela Eva Duarte de Perón y en la escuela Raúl B. Díaz, en Villa Mercedes, Provincia de San Luis.

A los 13 años, continuó sus estudios secundarios en la escuela de Aprendices Operarios, que en esos años estaba dentro de la V Brigada Aérea, en la especialidad de Mecánico de Armas. Además, simultáneamente concurría a la escuela industrial (Ing. Agustín Mercau), donde cursaba las materias teóricas.

Egresó en diciembre de 1967, con el título de "Mecánico de Mantenimiento de Aviones" y la subespecialidad "Mecánico de Armamento".

CARRERA MILITAR

En febrero de 1968 ingresó al entonces Centro de Instrucción Profesional (CIPRA), (hoy Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Ezeiza), para realizar el curso de formación militar.

Egresó con el grado de Cabo en diciembre de 1968, con 16 años de edad, en la especialidad Mecánico de Taller, subespecialidad Mecánico Armero. Con el grado de Cabo 1° actualiza su especialidad a Mecánico de Armamento, Escalafón Técnico, Cuerpo de Apoyo Operativo y Técnico.

Sus destinos fueron:

- Área Material Río IV, de diciembre de 1968 a Setiembre de 1970.
- V Brigada Aérea, de setiembre de 1970 a agosto de 1978.
- VIII Brigada Aérea, de agosto de 1978 a setiembre de 1979.

- VI Brigada Aérea, de setiembre de 1979 a diciembre de 1983.
- Oficina de Enlace Israel - Fuerza Aérea Argentina, dependiente de la Agregaduría Aeronáutica en Francia, desde enero de 1984 a enero de 1986.
- Comando de Material, Departamento Inspección y Control, desde febrero de 1986 a diciembre de 1987.
- V Brigada Aérea, desde enero de 1988 a diciembre de 2001, fecha de su pase a situación de retiro.

GUERRA DE MALVINAS. 1982

El día 8 de abril de 1982 fue desplegado a la Base Aérea Militar "Río Grande", Tierra del Fuego, junto con el I Escuadrón Aeromóvil Dagger "Avutardas Salvajes".



ESCUDO DEL ESCUADRÓN "AVUTARDAS SALVAJES" – DAGGER M-V.
Imagen: aldocampos®

El 1° de mayo, el buque de carga ELMA "Formosa" aún se encontraba en la costa de las Islas Malvinas. El comandante del buque, Capitán Juan Gregorio, recibe la orden de regresar al continente a los fines de sacarlo de la zona de combate. Así en pleno viaje de retorno el Formosa fue atacado por error por una escuadrilla de aviones A-4B Skyhawk de la Fuerza Aérea Argentina, (la Escuadrilla "Trueno" del Grupo 5 de Caza – V Brigada Aérea, integrada por el Capitán Pablo Carballo, el Teniente Carlos Alfredo Rinke, el Primer Teniente Carlos Cachón y el Alférez Leonardo Salvador Carmona), que atacan por error al mercante argentino. De las bombas arrojadas, dos estallan en el agua, una choca contra la torre de una grúa y explota en el mar y una bomba sin estallar queda alojada en una de las bodegas. Posteriormente, el Capitán Carballo ametralló el buque. Afortunadamente el ELMA "Formosa" no sufrió bajas en su tripulación. Como consecuencia del ataque, se le ordena al Capitán Gregorio dirigirse hacia la Bahía de San Sebastián, El Jefe del Sector de Defensa Río Grande, Comodoro Carlos Enrique Corino recibe la orden que debe enviar un especialista en armamento al barco siniestrado. El Suboficial Auxiliar Miranda se ofrece de voluntario para concurrir al "Formosa" a efectuar el desarme de la bomba. En el navío lo reciben en la cubierta del mismo, el Capitán Gregorio y el Capitán de Corbeta Juan Carlos Ianuzzo. Le indican la bodega donde se encontraba la bomba, y Miranda baja sólo. La bomba había sido inmovilizada con maderas y bolsas, procediendo a desarmarla con resultado satisfactorio.

El 23 de mayo en Río Grande un avión de la armada decide regresar con cuatro bombas MK82 al mando de su piloto, el Teniente de Fragata Carlos Miguel Zubizarreta. Al tocar la pista de aterrizaje se le revienta una cubierta lo que produce que el avión se salga de la misma. Viendo su piloto que no lo podía mantener en la pista, al lado de la misma eyecta las bombas y posteriormente se eyecta él. El asiento y su piloto se levantan unos metros, sin llegar a realizarse la apertura del paracaídas. Pocas horas después Zubizarreta, fallece.

Personal de la Armada había despejado toda el área donde estaban las bombas y el avión. Aviones Dagger venían de regreso, sólo les quedaban 10 minutos de combustible y no tenían donde aterrizar. Miranda desarmó las cuatro bombas y los aviones casi sin combustible pudieron aterrizar. Se habían salvado de la eyección y de la pérdida del material.

En Río Grande, el día 13 de junio, mientras se preparaba el M-5 Dagger matrícula C-418 para una salida de combate, se arma accidentalmente la

bomba que cargaba el avión, pero Miranda logra retirar velozmente la espoleta al momento de activarse el tren de fuego, evitando lo que hubiese sido un gran desastre en la base, ya que estaban todos los aviones cargados, los pilotos en sus asientos y todo el personal de mecánicos, además había un polvorín de campaña aproximadamente a 60 metros, la torre de vuelo y la planta de aerocombustible.

Unos años después de finalizado el conflicto, le fue otorgada la máxima distinción militar que otorga la República Argentina, por sus actos de heroísmo en tiempo de guerra.

CONDECORACIONES

Condecoración **"Cruz de la Nación Argentina al Heroico Valor en Combate"**:

> *"Por su heroísmo, arrojo y abnegación al ofrecerse como voluntario y actuar por convencimiento propio como desarmador de explosivos, primero desarmando en solitario, una bomba activada dentro del buque nacional Formosa, posteriormente desactivando bombas de un avión A-4Q de la Aviación Naval que había aterrizado en la base y dañado su tren de aterrizaje chocando las bombas con el terreno, y finalmente en el penúltimo día de la guerra, al desactivar rápidamente una bomba que notó se había activado accidentalmente y estaba a punto de estallar"*

Condecoración **"El Honorable Congreso de la Nación a los Combatientes"**

Distintivo N° 2 de la Fuerza Aérea Argentina por su participación en la **"Batalla Aérea por las Islas Malvinas"**

La Mujer en la Actividad Militar: rompiendo barreras históricas.

Durante siglos, la actividad militar ha sido vista como un espacio eminentemente masculino, reservado para quienes encarnaban la fuerza física, la disciplina y el liderazgo en contextos de guerra y defensa. Sin embargo, con el avance de los derechos civiles y la lucha por la equidad de género, la inclusión de la mujer en las fuerzas armadas ha cobrado una relevancia creciente. Veremos el papel de la mujer en el ámbito militar, sus logros, desafíos y la necesidad de seguir avanzando hacia una igualdad plena en este sector históricamente excluyente.

El ingreso de la mujer en las fuerzas armadas no es un fenómeno reciente, aunque sí lo es su progresiva institucionalización y reconocimiento. Desde épocas antiguas, las combatientes en conflictos de liberación han demostrado coraje y capacidad estratégica. No obstante, ha sido en las últimas décadas cuando los estados han comenzado a abrir oficialmente sus estructuras militares a la participación femenina, permitiendo su acceso no solo a funciones logísticas o médicas, sino también al combate, al liderazgo y a las decisiones estratégicas.

Este cambio ha implicado múltiples beneficios: por un lado, se ha enriquecido el perfil de las fuerzas armadas con mayor diversidad de pensamiento, habilidades y perspectivas. Por otro, se ha contribuido al empoderamiento femenino, rompiendo estereotipos de género y demostrando que el valor militar no es exclusivo de un sexo. Además, estudios de organizaciones internacionales indican que la presencia de mujeres mejora la cohesión social en misiones de paz y aumenta la legitimidad de las instituciones armadas ante la sociedad.

La presencia de la mujer en la actividad militar es un avance hacia sociedades más igualitarias, donde el género no determine las capacidades ni las oportunidades. Aunque se han dado pasos importantes, todavía queda camino por recorrer en términos de equidad real y reconocimiento institucional. Fomentar una cultura militar inclusiva, con políticas claras contra la discriminación y con acceso igualitario a la formación y al liderazgo, no solo es un imperativo de justicia, sino también una estrategia para fortalecer unas fuerzas armadas modernas, diversas y preparadas para los desafíos del siglo XXI.

La mujer Suboficial en la Fuerza Aérea

El ingreso de mujeres a las Fuerzas Armadas como personal militar, se inició en 1980.

En el caso puntual de la Fuerza Aérea, el 1° de enero de ese año se efectúa, por primera vez, la incorporación de personal femenino como personal militar subalterno en el Cuerpo de Apoyo Operativo y Técnico, Escalafón General, Especialidad Policía Aeronáutica y en el Cuerpo de Apoyo Logístico, Escalafón Sanidad, Especialidad Enfermero.

Primer Egreso en la Fuerza Aérea

El 10 de diciembre de 1990 se produce el primer egreso de suboficiales mujeres en el Cuerpo Operativo y Técnico, Especialidad Meteorología en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Ezeiza, quienes pasan a integrar el Cuadro de Personal Militar Subalterno.

Primer Ingreso de Curso Regular en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba



Foto de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba, en el 27° Aniversario del evento. Extracto del sitio web: https://esfacba.com/

El 4 de marzo de 1997, en la Ceremonia de iniciación del año militar en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba, ingresan las primeras treinta y tres aspirantes femeninos conformando la primera promoción mixta del Instituto, que podrán especializarse en Mecánica de Instrumental, Electrónica, Comunicaciones y Fotografía Aérea, conformando la primera promoción mixta de ese instituto.

Primera Suboficial Mayor en la Fuerza Aérea

El 19 de diciembre de 2009, recibe su diploma de Suboficial Mayor, la licenciada en enfermería Ana María Masitto, primera mujer en la historia de la Fuerza Aérea Argentina que alcanza la máxima jerarquía del Cuadro de Suboficiales. La Suboficial cumplió funciones, en la Guerra de Malvinas, en el Hospital Militar Reubicable (HMR) de la Fuerza Aérea en Comodoro Rivadavia.

Primera Paracaidista en la Fuerza Aérea

El 11 de mayo de 2012, la entonces Suboficial Auxiliar María Rosa López se convierte en la primera mujer paracaidista militar de la Fuerza Aérea Argentina. Realiza el Curso Especial de Paracaidista Militar en la Escuela de Tropas Aerotransportadas y Operaciones Especiales (ETAYTOE) en Córdoba, donde era la única mujer de Fuerza Aérea presente, obteniendo el brevet de Paracaidista del Ejército Argentino.



ESCUDO DE LA ESCUELA DE TROPAS AEROTRANSPORTADAS Y OPERACIONES ESPECIALES.
Imagen: www.infanteria.com.ar



María López a punto de realizar su salto de bautismo. Foto Noticias en Vuelo – Fuerza Aérea Argentina https://noticiasenvuelo.faa.mil.ar

GUERRA DE MALVINAS. 1982

Las enfermeras de la Fuerza Aérea se alistaron voluntariamente tras la convocatoria que se hizo: "Se convocaba a enfermeras con título terciario o universitario en salud para alistarse a la Fuerza Aérea".

Estimuladas por diferentes motivos ellas decidieron presentarse para formar parte de una prueba piloto que iba a efectuarse, dado que era la primera vez que el género femenino hacia presencia en este sector.

En la Guerra de Malvinas, se convocó a suboficiales enfermeras para realizar tareas sanitarias en el Hospital Reubicable[123] (HR) de la Fuerza Aérea, que había sido trasladado a Comodoro Rivadavia por orden de la Fuerza Aérea Sur (FAS), en previsión de un eventual desplazamiento a las islas.

Un año después, cuando se produjo la recuperación de las Islas Malvinas, la orden de participar llegó. Fieles a sus principios y dispuestas a respetar la estructura de la Fuerza Aérea, abordaron los medios aéreos rumbo a Comodoro Rivadavia, asiento del HR.

En un primer momento sabían que el objetivo era estar en territorio isleño pero finalmente, por decisión política, ellas permanecieron en esa región a la espera de los heridos y para dar lo que sabían hacer, curar heridas y almas.

Algunos nombres a recordar: Alicia Reynoso, Stella Morales, Ana Massito; Gladis Maluendes; Gisela Basler; Sonia Escudero; Stella Botta; Mirta Rodríguez; Elda Solohaga; Mónica Rosas; Mónica Rodríguez; Marta Arce y María Liliana Colino.



ESCUDO DEL HOSPITAL REUBICABLE.
Imagen: aldocampos®

[123] El Hospital Reubicable (HR) de la Fuerza Aérea es un conjunto de módulos que, interconectados, arman un complejo sistema de atención médica. Los contenedores conforman dos salas de internación capaces de albergar veinte camas cada una, dos quirófanos que pueden extenderse hacia otras dos salas, una sala de emergencias, una unidad de terapia intensiva con la que se totalizan 50 camas para internación, un consultorio odontológico, un laboratorio, cocina y baños. Además, puede ampliar algunas áreas con carpas en caso de ser necesario. El sistema de módulos lo hace transportable por modo aéreo en aviones C-130 Hércules.



Las Cabos Principales enfermeras en el Hospital Reubicable de la Fuerza Aérea en Comodoro Rivadavia: Stella Morales, Gisela Bassler, Ana Masitto, Alicia Reynoso y Gladys Maluendez. Foto: Museo Malvinas.

La posibilidad de quedar aislados del continente era factible. Por lo cual, se comprendió la conveniencia de unir esfuerzos y montar un solo establecimiento con la complejidad médica y quirúrgica suficiente.



Sala de Guardia. Cabos Principales Stella Morales, Ana Masitto y Gladis Maluendes, Hospital Reubicable. Comodoro Rivadavia, 1982. Foto: TN Noticias.

Cada fuerza aportó lo que tenía para su equipamiento y, así, se constituyó el Hospital Militar Conjunto en Malvinas.

El HR se instaló definitivamente en Comodoro Rivadavia y fue el nexo con los efectivos del nosocomio conjunto de las islas. En este último, se organizó

el grupo de evacuación aeromédica y se decidió construir un helipuerto en un sitio aledaño.



Enfermeras de la Fuerza Aérea: Sonia Beatriz Escudero, Mirta Noemí Rodríguez, Mónica Rosa, Mónica Liliana Rodríguez, Elda Beatriz Solohaga, Stella Maris Botta, frente al hospital reubicable desplegado en Comodoro Rivadavia. Imagen: Noticias de la Universidad Nacional del Nordeste.

El 19 de mayo de 1982 se produce el despliegue de personal femenino al Teatro de Operaciones Sur.

El C-130H, matrícula TC-63, indicativo PATO, cumple la misión de transporte de personal, carga y evacuación sanitaria. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:15. Trasladó a la BAM Malvinas 14.200 kg de carga y ocho pasajeros. Una mujer entre ellos, la cabo principal María Liliana Colino, única enfermera de la Fuerza Aérea que cruzó y pisó la tierra irredenta para asistir a los heridos evacuados.

El TC-63 aterrizó en Malvinas a las 16:15 y volvió a salir diez minutos después, en medio de una "Alerta Roja" con cinco lesionados. Arribó a Comodoro Rivadavia a las 18:55.

Mientras terminaba de armar los BEM (Botiquines de Emergencias Médicas) que llevaban todas las misiones de rescate en los Hércules C-130, la Cabo Principal Liliana escuchó la voz del Capitán Médico Adolfo Smith que le decía: "¿te animás a venir?" y, sin dudarlo, respondió que sí.

La noche del 19 de mayo marca el momento en que la única mujer con rango militar pisa Malvinas en una misión de logística y rescate de heridos en Puerto Argentino.

Mientras coordinaba la subida de las ambulancias que debían entrar en reversa por la rampa del Hércules, estando ambos en movimiento para subir los heridos, Liliana estaba en la pista con la mirada puesta "en esa serpiente de luces rojas que bajaba hacia nosotros", en referencia a la hilera de móviles

que transportaban soldados del frente del Hospital Militar Conjunto de Puerto Argentino.

Cuando escuchó la alerta roja de Harriers en zona, corrió hacia el Hércules mientras sus botines hacían sopapa contra la turba malvinense ya que con la pista bombardeada y en la oscuridad, podía tropezarse.

Desde la puerta de la nave armaron una cadena de hombres que, aferrándose entre sí, hacían ademanes desesperados para que corriera más rápido, hasta que su pequeña mano fue aferrada por uno de los suboficiales y la tiraron hacia dentro de la panza del avión al levantar vuelo: *"Tuve el orgullo de pisar las Islas cuando ondeaba el pabellón argentino. No pienso volver mientras estén ocupadas. ¿A recuperarlas?, por supuesto, aunque ya soy viejita y no sé cuánto pueda ayudar, pero si me llaman, estaré ahí, como el primer día que elegí ir. Y creo que esa es la diferencia más importante, porque a Comodoro me ordenaron ir. A Malvinas… y sabiendo que todo podía pasar… a las Malvinas las elegí yo."*



La mujer en la Antártida.

La Fuerza Aérea Argentina cedió más lugar al personal femenino, con la apertura de cursos y actividades que le brindaron oportunidades de incursionar activamente en el servicio.

Ellas desde hace años atrás están cumpliendo funciones de su especialidad como refuerzo a las Dotaciones Anuales en la Base Marambio de la Antártida Argentina, en forma temporaria por periodos de dos o tres meses, sin llegar a cumplir el año de permanencia.

La primera que fue destinada a prestar servicios por un año en la Base Marambio de la Antártida Argentina, integrando la Dotación XXXVII (2005/2006), fue la Suboficial Ayudante Sandra Elizabeth Nava, quien se desempeñó como Encargada de la Torre de Control de Vuelo de esa Unidad Aérea.





Escudo de la Base Marambio
Imagen: aldocampos®

Suboficial Ayudante Sandra E. Nava
Foto: www.marambio.aq

Al año siguiente, en la Dotación XXXVIII (2006/2007), tres suboficiales integraron la campaña antártica por primera vez:



Cabo Principal
Vilma N. Da Silva Cardozo
Operadora de Comunicaciones



Cabo Principal
María de los Ángeles Barcena
Enfermera.



Cabo Primero
Ingrid Pamela Taborda
Auxiliar de Pronóstico

Fotos: www.marambio.aq

Desde entonces, suboficiales mujeres integran las dotaciones antárticas año tras año.

MISIONES DE PAZ DE LAS NACIONES UNIDAS

La participación de Argentina en las misiones de paz ha sido uno de los factores determinantes que han impulsado la integración de las mujeres a las Fuerzas Armadas.

Desde 1993, las mujeres militares han participado en misiones de paz. En cuanto a los roles desarrollados por las mujeres que han participado en estas misiones, la mayoría inició cumpliendo funciones en áreas de sanidad, mientras que el resto se desempeñó en otras tareas de tipo operativas tanto en la Misión Argentina en Chipre (UNFICYP), como en el Batallón Conjunto Argentino en Haití (MINUSTAH).



ESCUDO DEL ARGAIR - UNFLIGHT. CHIPRE
Imagen: aldocampos®

UNFICYP - FUERZA DE LA ONU PARA EL MANTENIMIENTO DE LA PAZ EN CHIPRE (1993 HASTA LA ACTUALIDAD).

En 1994 la Fuerza Aérea Argentina fue elegida para reemplazar en la Misión de las Naciones Unidas en Chipre (UNFICYP) al escuadrón británico de helicópteros Army Air Corps (A.A.C.). A partir de ese año, se crea el Componente Aéreo de Misión Argentina (ARGAIR-UNFLIGHT), operando con material aéreo Bell 212 y Hughes 500; asumiendo la totalidad de las

responsabilidades y comienza las operaciones aéreas en septiembre de 1994. Desde entonces cumple tareas de observación y reconocimiento aéreo, vuelos de evacuación sanitaria (MEDEVAC) y evacuación de urgencia de heridos (CASEVAC), vuelos de familiarización del terreno, misiones de reaprovisionamiento, tareas de comando, control y enlace, transporte de personal y de material, así como la supervisión de aquellos vuelos ajenos a sus helicópteros.

Primera Misión de Seguridad y Defensa en Chipre

Por primera vez, personal de la Dirección General de Seguridad y Defensa de la Fuerza Aérea Argentina cumplirá funciones en una Misión de Paz.

El 22 de julio de 2024, la cabo primero Paula Andrada y la cabo Marcela Caucota comenzaron el Curso de Predespliegue en el Centro Argentino de Entrenamiento Conjunto para Operaciones de Paz (CAECOPAZ), para luego ser destinadas a la Fuerza de las Naciones Unidas para el Mantenimiento de la Paz en Chipre durante 6 meses.



Cabo Primero Paula Andrada. Foto: Sitio Facebook Fuerza Aérea Argentina.



Cabo Marcela Caucota. Foto: Sitio Facebook Fuerza Aérea Argentina.

Oriunda de la provincia de Córdoba, la cabo primero Paula Andrada ingresó en 2019 a la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba (ESFAC), y egresó en el año 2021 siendo parte de la Promoción 97 con la especialidad de Seguridad y Defensa. Por su parte, la cabo Marcela Caucota proveniente la provincia de Jujuy, egresó de la ESFAC en 2023 como integrante de la Promoción 99, también con la especialidad Seguridad y Defensa.

“Luego de mi etapa como aspirante hice 3 cursos, el de Seguridad de Instalaciones, Defensa de Base y también uno de Custodia. Si bien había estudiado inglés desde chica, estuve dos años preparándome en el Centro de Idiomas del Edificio Alas”, afirma la cabo Caucota.Las dos suboficiales pertenecen a la Dirección General y se encontraban destinadas en diferentes organismos y unidades: la cabo primero Andrada estaba destinada en el Departamento de Operaciones en el Edificio Cóndor y la cabo Caucota estaba destinada en la I Brigada Aérea de El Palomar.

La misión finalizó en marzo de 2025 y tuvo una duración de seis meses.

MINUSTAH - MISIÓN DE ESTABILIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS EN HAITÍ (2004 - 2017)

En el año 2010 el Ministerio de Defensa publicó un informe[124], incluyendo a las suboficiales que se mencionan a continuación, como integrantes de la Fuerza Aérea en Haití, Batallón Conjunto Argentino 11.

- Suboficial Auxiliar Gabriela Morinico, Oficinista.
- Cabo Primero Corina Liliana Fornero, Enfermera Radióloga.
- Cabo Primero Cintia Rodríguez, Enfermera.
- Cabo Primero Anahí Gelmini, Enfermera.

ESCUDO DEL MINUSTAH
Imagen: Fuerza de Gendarmería Europea.
www.eurogendfor.org

La participación de la mujer en las Fuerzas Armadas ha sido un proceso gradual que reflejó los cambios sociales, políticos y culturales a través de la historia. Tradicionalmente excluidas de los ámbitos militares, las mujeres comenzaron a incorporarse inicialmente en roles auxiliares, como médicas, enfermeras, administrativas, especialmente durante conflictos como las guerras mundiales.

En la actualidad, las mujeres pueden desempeñar prácticamente todos los roles dentro de las Fuerzas Armadas, incluidos puestos de liderazgo, operaciones en el terreno y misiones internacionales. El desarrollo de la mujer en el ámbito militar representa un avance significativo en términos de equidad, profesionalismo y modernización de las instituciones castrenses.

[124] Ministerio de Defensa. Informe sobre la integración de la Mujer en las Fuerzas Armadas. Capítulo 7. Mujeres en las Operaciones de Paz, 7.2. Actualidad. Página 38.

Agradecimientos

Luego de cuatro años, este segundo Génesis del Cuadro Permanente de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina es una realidad. Un intenso trabajo de investigación que se fue demorando por distintas razones, sobre todo personales, pero aún así hubo personas que aportaron sus conocimientos y tiempo de sus vidas ayudando a que por fin se finalizara y esté al alcance de todos.

Agradecer en primer lugar al Licenciado Aldo David Campos, quien con su profesionalidad le dio forma a este trabajo, aportando material de su autoría completando la rica historia de los Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina.

Al Suboficial Mayor (R) Rodolfo Gómez, quien a través del sitio Facebook "Suboficiales F.A.A." ha logrado reunir testimonios y fotografías únicas, colaborando en forma desinteresada aportando material a este trabajo.

A quienes colaboraron en la lectura de los varios borradores a medida que avanzaba el trabajo, dedicando su tiempo observando y acotando errores, o simplemente aportando ideas.

A todos los responsables de archivos y bibliotecas, como así también a todos los lectores de la primera parte del Génesis, quienes con sus comentarios favorables ayudaron a incentivar la continuación de la historia.

Al Doctor Alejandro Vidal y a Gustavo D' Antiochia, por el material y anécdotas sobre sus Padres, ambos Suboficiales egresados del Instituto de Formación creado en la Base Aérea Militar "El Palomar".

A la Licenciada Cecilia Vergara y a Roberto Jara, quienes contribuyeron con fotos de sus respectivos abuelos.

Y sobre todo a una fuerza invisible llamada "Voluntad" que de vez en cuando me susurraba al oído para que me siente en la notebook y siga con esta historia.

S.M. (R) Walter Marcelo Bentancor.

BIBLIOGRAFÍA

- AERONÁUTICA MILITAR 1912-1937. The International Press, 1937.
- BASE AÉREA CONJUNTA SAN ANTONIO, Lackland, Texas. Estados Unidos. Curso de Capitación Profesional Militar para Suboficiales (IALS). https://www.37trw.af.mil.
- CIRCULO DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA – ASOCIACIÓN MUTUAL. Boletín Histórico Aeronáutico "Aerovivencias".
- COMANDO EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. "Reglamento de Uniformes para el Personal Militar de Aeronáutica". Ministerio de Aeronáutica. (R.A.G. 5 – Público). 1949.
- DIRECCION DE ESTUDIOS HISTORICOS. Historia de la Fuerza Aérea Argentina. Aviación de Bombardeo y Ataque 1912-1982. TOMO V. 2011.
- FACEBOOK. Página "Suboficiales F.A.A."
- FUERZA AÉREA ARGENTINA. "La Fuerza Aérea en Malvinas". Comisión Batalla Aérea por nuestras Islas Malvinas (BANIM). 2025.
- FUERZA AÉREA ARGENTINA. 25 Años al Servicio del País". 30 de junio de 1971.
- FUERZA AEREA ARGENTINA. Dirección de Estudios Históricos.
- FUERZA AÉREA ARGENTINA. Dirección de Estudios Históricos. (DEH. FAA).
- MINISTERIO DE AERONÁUTICA. S.I.S.A. Departamento III. Relaciones Públicas. 1949. Archivo D.E.H. FAA.
- MINISTERIO DE DEFENSA. "Informe sobre la integración de la Mujer en las Fuerzas Armadas". Capítulo 7. Mujeres en las Operaciones de Paz. 2010.
- SERVICIO METEOROLOGICO NACIONAL. "133 años de Meteorología en el país. República Argentina". 1872-2005".
- WIKIPEDIA. Sitio web. www.wikipedia.org

PUBLICACIONES DE AUTOR

- ALEJANDRO, Mauro y Sebastián. Educación para el trabajo en las Escuelas de Artes y Oficios de la ciudad de Buenos Aires. (1944 a 1952). 2013.
- ARANDA DURAÑONA, Oscar Luis. LA PATRIA ALADA. LA AERONÁUTICA INTEGRAL (1945-1955). Ediciones Argentinidad. 2020.
- BENTANCOR, Walter Marcelo. Génesis del Cuadro Permanente de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina 1912-1945". 2021.
- BONVISSUTO, Vicente. "Los Parapioneros Quiénes y Cómo". Federación Argentina de Paracaidismo (FAP). 1989.
- FARNOCHI, Luis Alberto, Suboficial Mayor (R.) y LUNA, Pablo Gerardo, Profesor. Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea "Cuna de Héroes". 1976.
- GOMEZ, Teresita y RUIZ, Julio. "Variaciones del Comercio Exterior Argentino en la Segunda Guerra Mundial. 2013.
- GONZALEZ, Oscar Francisco. Comodoro (R) VGM. "Vigilancia y Control Aéreo en Argentina" Historia de la Especialidad VYCA en la Fuerza Aérea. 2014.
- MARINO, Atilio. "Gloster Meteor F.4 en Argentina". 1998.
- MARTIN, Alfredo Vicente. Suboficial Mayor (R). "Las Escuelas de Aprendices". Revista Nacional Aeronáutica y Espacial. 1962.

- MOSQUERA, GEBEL, MARINO. “Douglas. DC-3/C-47 en la Fuerza Aérea Argentina”. Avialatina. 2010.
- PALAZZI, Rubén Oscar. Brigadier Mayor (R). “La Fuerza Aérea en la Antártida. Historia de la Fuerza Aérea Argentina”.
- PUIG, JUAN JOSÉ Comodoro (R). “Primeros Cursos de Radar”. Aeroespacio. 2000.
- QUELLET, Ricardo L. (Comodoro). Dictamen Histórico de la Fuerza Aérea Argentina, Revista LAS, Julio de 1987.
- RODRIGUEZ, José. Mayor y RODRIGUEZ, Oscar L. “Lincoln”. Colección Aeronaves. 2000.
- SANTELLI, Oscar. Suboficial Mayor (R). “Pinceladas en Cuadros de una Época”. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.
- SIMARI, Alberto Cristóbal. Brigadier (R). “Conozca el pasado para no equivocarse en el Futuro. Período Político Militar que abarca desde 1916 hasta 1976”. 1996.
- SKUPCH, Pedro. “Las relaciones económicas anglo-argentinas en la posguerra: entre la convertibilidad y el bilateralismo”. 2009.
- SOPRANO, Germán, MELLADO, Virginia. “Militares y élites en la Argentina del siglo XX y XXI.” 2009.
- VÉLEZ, Oscar G. y QUELLET, Ricardo Luis (Comodoros) HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. “HISTORIA GENERAL DE LA FUERZA. Desarrollo de la Aeronáutica Militar en el Ejército desde 1923 hasta 1944”. 2000.
- WAHNISH, José A. y FRENCH, Carlos R. “Creación de la Fuerza Aérea Argentina y síntesis de la evolución del Poder Aéreo Nacional (I)”, 1979.
- WEGRZYN, Roy Pedro. “Camino al Cielo: Memorias de un piloto patagónico”. 2019.

ARCHIVOS FOTOGRÁFICOS

- ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (AGN).
- BENTANCOR, Walter Marcelo. Colección del Autor.
- BONVISUTTO, Vicente. “Los Parapioneros - quiénes y cómo”.
- BURZACO, Ricardo.
- CASTAÑEDA, Marcelo. Cabo Principal.
- CETTOLO, Vladimiro.
- COCA, Lucía. Cabo 1° Fuerza Aérea Argentina.
- DIRECCION DE ESTUDIOS HISTORICOS. Historia de la Fuerza Aérea Argentina. Aviación de Bombardeo y Ataque 1912-1982. TOMO V. 2011.
- ETCHART, Luis. Suboficial Mayor (R).
- FAMILIA PIETROBON. Archivo Colección Personal.
- FAMILIA VIDELA. Archivo Colección Personal.
- FARNOCHI, Luis Alberto, Suboficial Mayor (R.) y LUNA, Pablo Gerardo, Profesor. Escuela de Suboficiales Fuerza Aérea “Cuna de Héroes”. 1976.
- FUERZA AÉREA ARGENTINA. Dirección de Estudios Históricos. Documental “Nuestra Defensa Aérea” 1952.

- GOMEZ, Rodolfo. Suboficial Mayor (R).
- JARA, Roberto.
- KLEISSEN, Ricardo.
- LACOUME, Jorge vía BELLOMO, Sergio. Circa 1947.
- LONGAR, Luis. Comodoro (R) VGM.
- MARINO, Atilio. "Gloster Meteor F.4 en Argentina".
- MINISTERIO DE AERONAUTICA DE LA NACIÓN. La Aeronáutica Nacional al servicio del País. 1948.
- NACIONES UNIDAS. Medallas Misiones de Paz.
- NUÑEZ PADÍN, J.
- REVISTA NACIONAL DE AERONÁUTICA. 1956.
- RODRIGUEZ, José. Mayor y RODRIGUEZ, Oscar L. "Lincoln". Colección Aeronaves. 2000.
- RODRIGUEZ, Oscar L. Colección y archivo personal.
- SACCHI, Jorge. Suboficial Mayor.
- SANTI, Andrés.
- SERVICIO METEOROLOGICO NACIONAL. Archivo.
- SUAREZ, Mauricio. Suboficial Ayudante. Museo Nacional de Aeronáutca.
- TN Noticias.
- UNIVERSIDAD NACIONAL DEL NORDESTE. Noticias UNNE.
- V BRIGADA AÉREA. "AVRO Lincoln Bombardeo Pesado. 1967.
- VERGARA, Cecilia. Licenciada.
- VIDAL, Alejandro. Doctor.
- ZAMBRANA, Alberto. Suboficial Mayor (R).

SITIOS WEB

- AERÓDROMO DE LANGAR. Breve historia del uso en la Royal Air Force del AVRO Lancaster. https://www.skydivelangar.co.uk/langar-airfield-a-brief-history.
- ASOCIACIÓN ARGENTINA DE COLECCIONISTAS DE VEHÍCULOS MILITARES. www.aacvm.com.ar
- ASOCIACIÓN ESPECIALISTAS EN VIGILANCIA Y CONTROL AEROESPACIAL. www.aevyca.com.ar
- AVIACIÓN MILITAR ARGENTINA. Historia de aviación. www.amilarg.com.ar
- AVIALATINA. Aviación Militar Latinoamericana. www.avialatina.com.ar/
- BLOG "Homenaje al Avro Lincoln B-019". www.avrolincolnb019.wordpress.com.
- BLOG AIRCRAFT DESIGNERS. "Émile Dewoitine". www.aircraftdesigners.blogspot.com.
- BLOG HISTORIAS INDIVIDUALES. www.loudandclearisnotenought.blogspot.com/

- CLUB ARGENTINO DE PARACAIDISMO. www.clubargentinodeparacaidismohistoria.blogspot.com
- CULTURA DE MONTAÑA. www.culturademontania.org.ar
- DAFT MUMBLINGS. Blog Naturaleza Rural Islas Malvinas. www.daftmumblings.com.
- EJERCITO ARGENTINO. Arma de Infantería. www.infanteria.com.ar
- ESFAC. Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Córdoba. https://esfacba.com/historia/
- EURASIA 1945. Aviones Modernos de la II Guerra Mundial. www.eurasia1945.com/armas/aire/messerschmitt-262
- FACEBOOK. Página "Córdoba de Antaño".
- FACEBOOK. Página "Suboficiales F.A.A."
- FUERZA AÉREA ARGENTINA. Noticias en Vuelo. https://noticiasenvuelo.faa.mil.ar
- FUERZA DE GENDARMERÍA EUROPEA. www.eurogendfor.org
- FUNDACIÓN HISTARMAR. Fundación para la investigación, recuperación y publicación de nuestra historia y patrimonio marítimo. www.facebook.com/fundacionhistarmar
- FUNDACIÓN MARAMBIO. www.marambio.aq
- JUNIN HISTORIA. www.juninhistoria.com
- MALVINAS-FALKLANDS. http://www.malvinas-falklands.com
- MARTINEZ, Exequiel. www.exequielmartinez.com.ar
- MILITARIA ZONE. Aviation Badges. www.militariazone.com/raf-badges/
- MUSEO MALVINAS E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR. www.museomalvinas.cultura.gob.ar
- MUSEO NACIONAL DE AERONAUTICA. Archivo. www.mna.ar
- REVISTA LIFE. www.life.com
- ROLL OUT. Spotting Aeronáutico del Cono Sur. www.aerospotter.blogspot.com
- ROYAL AIR FORCE. Manual del Comandante de Aeronave. AVRO "Lancaster" y AVRO "Lincoln". www.prints-online.com.
- SOCIEDAD ARGENTINA DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS Y GLOBALES. www.saeeg.org/index.php/tag/peronismo
- SOCIEDAD DE HISTORIA DEL RADAR Y LA TECNOLOGÍA. https://mraths.org.uk
- STONEHOUSE HISTORY GROUP. www.stonehousehistorygroup.org.uk
- UNITED NATIONS. www.un.org
- WIKIPEDIA. www.wikipedia.org

DISEÑO GRÁFICO

- CAMPOS, Aldo David, por aldocampos®.

Las fuentes consultadas figuran al pie de página, al igual que las fotografías e imágenes con su crédito correspondiente.

Walter Marcelo Bentancor

Suboficial Mayor (R). Fuerza Aérea Argentina.



Nació el 19 de marzo de 1965 en la Capital Federal (hoy CABA). Desde su niñez, demostró interés por la aviación dedicándose al armado de modelos en escala. Hasta el año 1978 vivió con su familia en Ciudad Jardín, Lomas de El Palomar, cursando la instrucción primaria en la Escuela N° 28 "Tte. Cnel. Atilio Cattaneo".

De boca de su abuelo materno, el Suboficial Mayor (R) de la Fuerza Aérea Argentina Antonio Prividera, le fueron transmitidas historias y anécdotas de la aeronáutica militar argentina sobre todo de los años cincuenta y sesenta, lo que acrecentó aún más el interés por la Fuerza Aérea Argentina y su historia.

Los días sábados, junto a su padre, concurría al terraplén de las vías del Ferrocarril San Martín lindante con la I Brigada Aérea "El Palomar" a observar los aviones de dotación.

Cursó estudios secundarios en la Escuela de Educación Técnica N° 5 de la localidad de Hurlingham, hasta finalizar el Ciclo Básico (3er año).

En el mes de febrero de 1982 ingresa como aspirante de 1er Año en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea "Ezeiza", egresando de la misma el 16 de diciembre de 1983 con la jerarquía de Cabo en la espacialidad "Carga y Despacho de Aeronaves" integrando la Promoción XXII de dicho instituto.

Alcanza la Jerarquía de Suboficial Mayor en el mes de diciembre de 2015, pasando a situación de retiro en Julio del año 2018.

Destinos en la Fuerza Aérea Argentina. 1983-2018.

- VIII Brigada Aérea "Mariano Moreno"
- Jefatura IV Logística. Subjefatura del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea.
- Instituto Nacional de Aviación Civil.
- Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas. Comando de Regiones Aéreas.
- Juzgado de Instrucción Militar N° 8. Comando de Regiones Aéreas.
- Museo Nacional de Aeronáutica.
- Biblioteca Nacional de Aeronáutica.
- Dirección de Estudios Históricos.

Actividad como Tripulante.

- I Brigada Aérea "El Palomar".
  - IA-50 "Guaraní II".

- Fokker F-27 “Friendship”.
- Fokker F-28 “Fellowship”.
- Hércules C-130. Alumno Operador de Sistemas de Entrega Aérea.

Actividad como Personal Docente Universitario.

En el mes de septiembre del año 2019 es contratado como Personal Docente Universitario a los fines de cumplir funciones en el Museo Nacional de Aeronáutica de Morón, provincia de Buenos Aires, ocupando el cargo de Jefe de Departamento de Investigaciones Históricas y a partir de marzo del año 2025 desempeñándose, además, como encargado del mismo.

Actividad como Investigador Aeronáutico.

Además de haber participado en diferentes Congresos y eventos relacionados con la historia aeronáutica argentina, ha escrito libros y diversos artículos sobre esta temática (estos últimos publicados en el ámbito nacional como internacional).

Diplomaturas Cursadas.

- Magister en Educación Superior en Museos.
- Magister en Seguridad Social.
- Magister en Historia Naval y Marítima Argentina.

Libros de su Autoría.

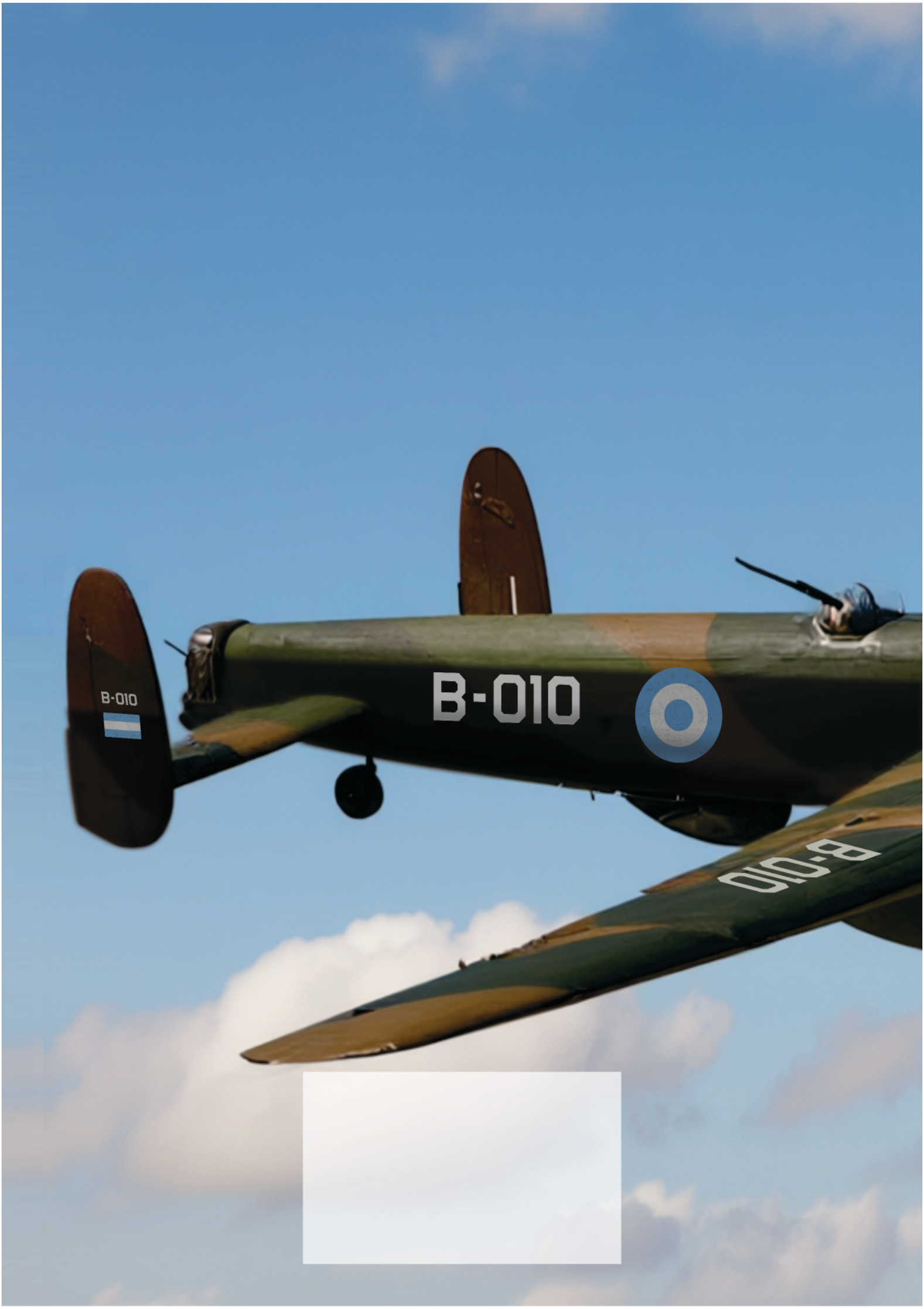
- “El General de los Cazas, Adolf Galland en Argentina. 1948-1955” (2005. Tres ediciones).
- “Génesis del Cuadro Permanente de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina. 1912-1945” - Primera Parte. (Edición Digital 2020).
- “Suboficiales Pilotos Militares. 1912-1965” - Medio siglo al servicio del progreso aeronáutico nacional. (Edición 2021).
- “Génesis del Cuadro Permanente de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina. 1945-1960” - Segunda Parte. (Edición Digital 2025).

Miembro de las siguientes Instituciones.

- Instituto Nacional Newberiano.
- Instituto Nacional Browniano.
- Instituto Argentino de Historia Militar.
- Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile. (IIHACH)
- Asociación Española de Historia Militar.

Actividad como Docente Universitario

- Museo Nacional de Aeronáutica. Morón.
- Universidad Provincial de Ezeiza.


B-010
B-010
B-010