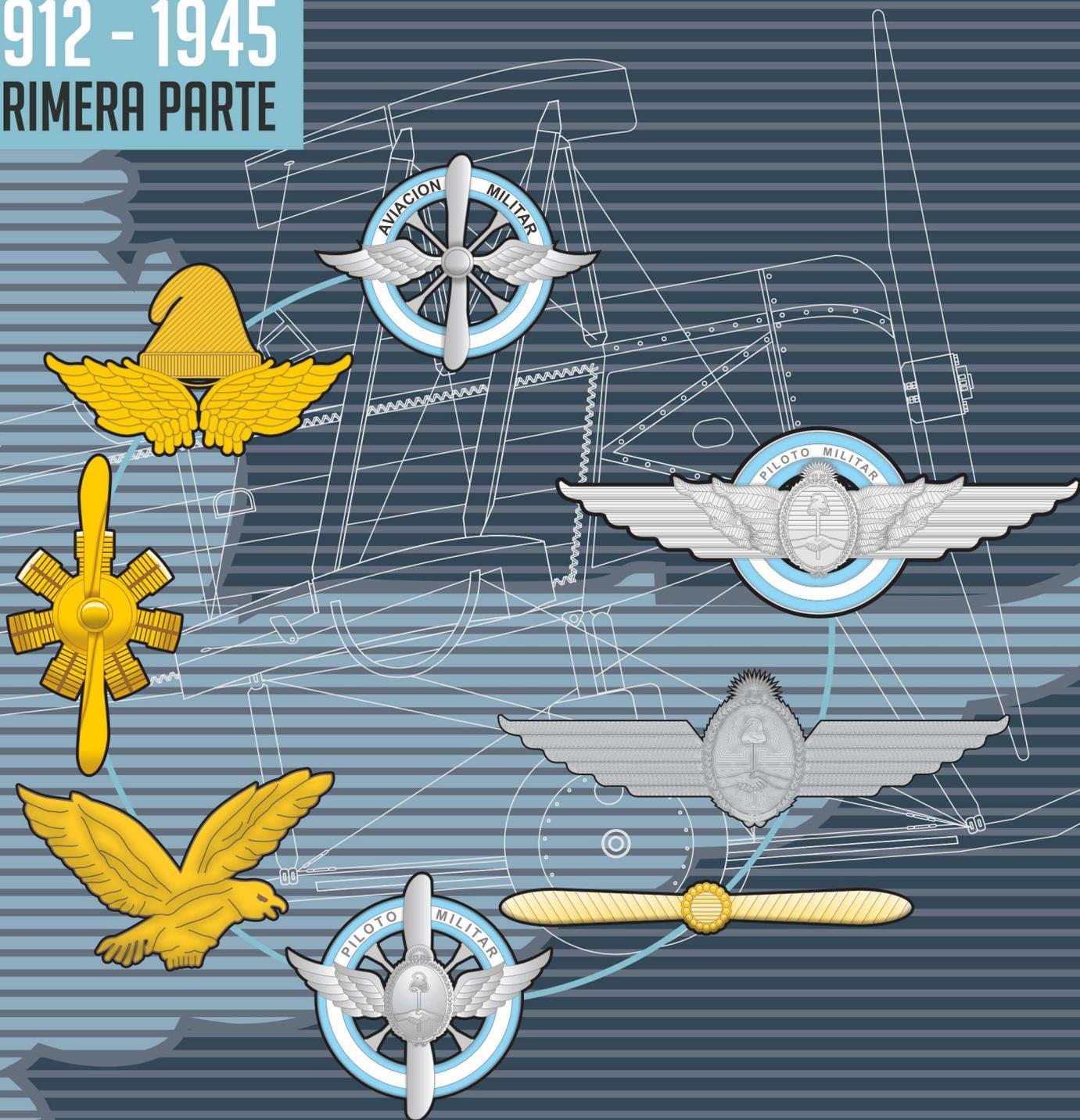


GENESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

1912 - 1945
PRIMERA PARTE



WALTER MARCELO BENTANCOR
SUBOFICIAL MAYOR (R) FAA

ED. 2020

Bentancor, Walter

Génesis del Cuadro Permanente de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina 1912-1945 primera parte / Walter Bentancor ; adaptado por Aldo David Campos. - 1a ed. ilustrada. - San Antonio de Padua : Walter Bentancor, 2020.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga

ISBN 978-987-86-6544-3

1. Historia Militar. I. Campos, Aldo David, adap. II. Título.
CDD 358.4009

GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

Autor: Walter Marcelo Bentancor © 2020.

mbentan@gmail.com

Edición y Diseño: aldocampos®

1era. Edición.

Buenos Aires.

Páginas 242. 210x297 cms. (Historia Aeronáutica)

Agosto de 2020.

Diseño de Tapa

aldocampos®. Marca Registrada.

Las imágenes pueden estar sujetas a derechos de autor. No se autoriza la reproducción comercial de las mismas.

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

**GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE
SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA**

**WALTER MARCELO BENTANCOR
SUBOFICIAL MAYOR (R)**

ÍNDICE

Prólogo	9
Introducción	11
Capítulo I	15
La Aeroestación	15
Aviación Argentina	17
Años Iniciales	17
Clases y Sargentos	19
Escuela de Clases	20
Escuela de Aviación Militar	20
Los Primeros	24
Sección Aeronáutica	24
Los Primeros Profesores de la Escuela Militar de Aviación	26
Uniformes	26
Emblema	27
Determinando el Emblema que debe usar el Personal de la Escuela de Aviación Militar	27
Clases Sub Instructores de Tropas	29
Clases Enfermeros	32
Clases Pilotos	35
Incorporación de Clases Pilotos a la E.A.M.	37
Sargento 1° Francisco S. Sánchez	38
Biografía de un Precursor	38
Conscriptos de Servicios de Aviación y Radiotelegrafía	46
Clases Mecánicos de Aeroplanos.	47
Escuela de Aprendices Motoristas.	49
Principios y Normas para la Instrucción	50
Conscriptos de Planta Orgánica	54
Clases y Suboficiales Compañía Aeronáutica	55
Personal de Suboficiales Escuela de Aviación Militar. Año 1917	57
Clases y Suboficiales Radiotelegrafistas de Aviación	58
Suboficiales Pilotos Militares	59
Suboficiales Sub Instructores de Tropa	59
Enfermero	59
Radiotelegrafistas	59
Comunicaciones desde el Aire	59
Misiones Aéreas italiana y francesa	60
El turno de los franceses	62
Resumen 1908-1920	64
Capítulo II	67
El Método Gosport	67
Incorporación y Formación del Personal de Clases y Suboficiales	69
Unidades de Tropa	70
Creación del Servicio Aeronáutico del Ejército (SAE)	70
Vestimenta de Vuelo	72
Compromiso de Servicio para Suboficiales	73
Prueba de Examen para Optar al Diploma de Piloto Militar	

(Suboficiales)	73
Adoptando Emblema para Aviadores y Pilotos Militares	74
Cuadro de Situación	75
Suboficiales	75
Clases y Suboficiales Fotógrafos	77
La Aviación Militar Argentina a Comienzos de los años 20	80
Especialidades Aeronáuticas durante Despliegues	81
Uniformes y Distintivos	81
Prendas Especiales para Vuelo	83
Maestranzas Asimilados a Clases y Suboficiales	84
Asimilación	85
Plan de Carrera Maestranzas	86
Asimilación	86
Personal de Maestranza asimilado a Suboficial	87
Suboficial Auxiliar (Precursor) asimilado a Suboficial	87
Conscriptos de la Dirección del Servicio Aeronáutico	87
Escuela de Mecánica del Ejército "Tcnl. Fray Luis Beltrán"	89
Un poco de historia	89
Egresos hasta 1935	90
Creación de Organismos Aeronáuticos y Otros	91
Dirección General de Aeronáutica	91
Fábrica Militar de Aviones	92
Suboficiales Probadores de Aviones en Vuelo	92
Aviones Evaluados en Vuelo por Suboficiales Probadores entre los años 1927-1934	94
Grupo N° 3 de Observación – Paraná- Entre Ríos	95
Suboficiales Fundadores del Grupo N° 3	97
Todos al Servicio del Vuelo	98
Fundamentos Orgánicos y Reclutamiento del Personal de Aeronáutica	99
Pilotos Militares de Aviación	100
Incorporación de Aeronaves	100
Suboficiales y su Actuación en la Aviación Civil	102
Primer Conscripto Aeronáutico Muerto en Cumplimiento del Deber ...	106
Soldados Conscriptos Pilotos Militares	107
Organización de Paz del Ejército y sus Dependencias Año 1930	108
Base Aérea Militar "El Palomar"	108
Base Aérea Militar "Paraná"	109
Revolución del 6 de septiembre de 1930	111
Uniformes e Insignias	113
Creación del grado de Suboficial Principal	117
Primeros Suboficiales Principales en la Aviación Militar	119
Creación de la Base Aérea Militar "Los Tamarindos" - Mendoza	120
Suboficiales Fundadores	121
Mecánicos	122
Creación del grado de Suboficial Mayor	123
Primeros Suboficiales Mayores en la Aviación Militar	125
Martirologio 1920-1935	126
Resumen Capítulo II	129

Capítulo III	133
Escalafón para el Personal de la Aviación Militar	133
Escalafón de Oficiales del Arma de Aviación del Ejército	134
Suboficiales que valen Oro	135
Uniformes. Reemplazos	137
Cuadro de Situación	140
Suboficiales Aeronáutica Militar. 1937	140
Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército	141
Jerarquías	142
Suboficiales naturalizados argentinos	142
Suboficiales con título de Aviador Civil	142
Especialidades	143
Institutos y Escuelas de Formación de Suboficiales	143
Suboficiales Pilotos Militares en Actividad. 1937	145
Evolución de las Especialidades Aeronáuticas	146
La Escuela de Aviación Militar se traslada a Córdoba	146
Curso de Pilotos Militares	146
Nuevo Material Aéreo para la Instrucción	148
Suboficiales Especialistas de Aviación	150
Especialidades de Apoyo al Vuelo	151
Servicio de Incendio	151
Servicio de Pista y Aviones	153
Servicio de Iluminación y Comunicaciones	155
Servicio Fotográfico	156
Servicio de Armamento	157
Servicio de Meteorología	158
Servicios Auxiliares Terrestres	161
Reclutamiento del Personal de Aviación	162
Comando de Aviación de Ejército	163
Uniformes. Nuevo Brevet de Piloto Militar	167
Reclutamiento	168
Escuela de Mecánica Del Ejército	168
Los Suboficiales Llegan a la Pantalla Grande	169
Comienzo de la Segunda Guerra Mundial	171
Suboficiales Pioneros en la Aviación de Transporte	173
La Agrupación Transporte en sus comienzos	175
Primer Curso de Suboficiales Observadores Meteorológicos de Aviación	177
Reglamentación del Personal de Suboficiales del Arma de Aviación	179
Especialidades Suboficiales de Aviación - Pictorial – 1940	181
Últimos Egresos Especialidades de Aviación	183
Escuela de Mecánica del Ejército - 1940-1944	183
Años de Surgimiento de las Especialidades	184
Uniformes	184
Modificaciones	184
Colegio Militar de Aviación y Escuela de Pilotos militares	186
Colegio Militar de Aviación	186
Ciclo de Instrucción de Aviadores Militares	186
Escuela de Pilotos Militares	188
Plan de Instrucción	190

Plan de Estudios	190
Curso de Pilotos Militares	190
Suspendiendo Actividades la Escuela de Pilotos Militares	191
Reglamento de la Escuela de Mecánica del Ejército (R.R.M. 32)	194
Modificaciones al año 1943	194
Artilleros Antiaéreos y Paracaidistas Militares	195
Artillería Antiaérea	195
Paracaidistas Militares	198
Escuela de Tropas Aerotransportadas	199
Comando en Jefe de Aeronáutica	202
Escuela de Especialidades de Aeronáutica	204
Especialidades Impartidas en La Escuela de Especialidades – Año 1944	208
Nuevas Especialidades y Modificaciones	210
El Colegio Militar de Aviación vuelve a ser Escuela de Aviación Militar	212
Nuevos Uniformes para Oficiales y Suboficiales de Aeronáutica	213
Nuevos Grados e Insignias	216
Prendas y Complementos de Uniformes para Suboficiales y Clases	217
Escalafones de Oficiales y Suboficiales de Sanidad Aeronáutica	219
Decreto 29.376/44. Ley Orgánica para la Aeronáutica	219
Cuerpos y Escalafones del Personal de Suboficiales	220
Promociones de Suboficiales de Aeronáutica	221
Exclusión de Suboficiales del Escalafón del Ejército e Inclusión en los Cuadros de la Aeronáutica Militar	222
Resumen Capítulo III	223
Agradecimientos	226
Anexos	227
Precursores de la Aeronáutica Argentina	229
Servicio Aeronáutico del Ejército. Suboficiales pertenecientes al Curso de Aviación entre los años 1920-1922.	229
Ley 18559/70 - Artículo 1° - Inciso 2°	229
Ley 18559/70 - Artículo 1° - Inciso 3°	230
Ley 18559/70 - Artículo 1° - Inciso 4°	230
Martirologio	233
Fuentes Consultadas	235
Fuentes	235
Bibliografía	236
Filmografía	238
Archivos Fotográficos	239
Diseño Gráfico	239
Consideraciones sobre el Autor	241

PRÓLOGO

“Quien no vive para servir, no sirve para vivir”.
Antoine de Saint Exupery.

Tengo el enorme agrado de prologar este volumen único cuyo autor no solo es escritor, sino que, además; es un gran camarada y un gran amigo. A su anterior libro, que se caracteriza por la dedicación, el realismo y la redacción, se le suma -a esta obra- un intenso trabajo investigativo especializado, donde queda expuesta la entrega en la exhaustiva búsqueda que ha realizado. Además, es notable la sencillez con la que se explican acontecimientos muy complejos, lo que permitirá a los lectores sin conocimientos específicos del tema, comprender sin mayores dificultades el tópico elegido.

La Fuerza Aérea es la fuerza armada más joven de nuestro país, la que, a través de los años, ha demostrado ser una fuerza capaz, preparada, profesional y dispuesta al cumplimiento de la misión. Y conoceremos una de las partes que la conforman, su dinámica, su relación con el ambiente organizacional, el efecto tiempo y los propósitos que fueron un gran desafío, al plantearlos como el entendimiento de una realidad.

En los albores de la Aeronáutica Militar, como arma dependiente del Ejército, se necesitaron hombres dispuestos, con iniciativa y aptos a adquirir conocimientos, habilidades y experiencia. Estos hombres, Suboficiales de formación, asumieron retos y responsabilidades, sirviendo como pilotos de aerostatos, globos y aviones. La incipiente aviación militar estaba evolucionando y el Suboficial era parte de esa evolución.

La evolución fundada en ideas de Paz, Defensa y Seguridad asumidas por el concepto de vocación militar y ésta, con la aceptación de las tradiciones y virtudes propias de una institución armada: dominio del carácter, liderazgo, lealtad, disciplina, espíritu de sacrificio, cumplimiento del deber y amor a la Patria, como guía y aceptando las exigencias, compromisos y obligaciones propias y para con la sociedad.

La evolución del Cuadro Permanente de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina y de cómo los suboficiales han hecho contribuciones significativas a la novel arma (primero) y fuerza armada (después) en su desarrollo. No es contar lo que hicieron, sino cómo lo hicieron y que significó para ellos su propia transformación. Trata sobre aquellos jóvenes suboficiales que dieron origen a su sueño de realizar sus ideales y sus ambiciones de volar, de dar fuerza a ese motor que empujaba a poder lograr un crecimiento personal, y a la profesionalización y jerarquización del Cuadro. En este recorrido han demostrado ser la columna vertebral durante generaciones. Pilotos militares, mecánicos, técnicos, profesionales; han desempeñado un papel crucial en el cumplimiento de la misión asignada.

El ideal del autor al presentar este documento, es compartir el conocimiento para que, por medio de él, se logre fácilmente comprender lo que a todos ellos les ha costado tanto lograr y potenciar: la obtención del éxito en el proceso.

Hay que aprender y desaprender. Aprender para valorar nuevas alternativas, desaprender para no aferrarse al pasado. Ambas acciones son necesarias para que el futuro sea superior al pasado.

El propósito al elaborar este libro ha sido establecer una conexión de la historia del Suboficial de la Fuerza Aérea desde los albores de la aviación militar con las nuevas generaciones, recorriendo el camino de la autorrealización hasta nuestros días, inspirando a aquellos a comprender este camino y encontrarse con sus propias vivencias.

LIC. ALDO DAVID CAMPOS
SUBOFICIAL AUXILIAR (R)
FUERZA AÉREA ARGENTINA

INTRODUCCIÓN

Como génesis se designa, de manera general, el origen o el inicio de algo. Etimológicamente, proviene del latín *genēsis*, y éste a su vez, del griego *γένεσις* (génesis) que significa ‘origen’, ‘principio’.¹

Sucede naturalmente que el hombre -tarde o temprano- busca conocer su origen, visitar su lugar de nacimiento y entablar relaciones con todas aquellas personas que acompañaron su evolución en la vida y así, poder aprender más sobre sí mismo.

Lamentablemente, el personal militar subalterno de la Fuerza Aérea Argentina conoce muy poco sobre su origen. En realidad, la historia de la Fuerza no es tratada en profundidad ocasionando la falta de interés y hasta se transforma en algo tedioso, despertando curiosidad en ocasiones de ceremonias conmemorativas o por exigencia de examen de ascenso al grado inmediato superior.

El propósito de este libro es llegar sobre todo al personal de Aspirantes, al Suboficial en actividad y por supuesto, a quien esté interesado en el tema.

Con la creación en el año 1912 de la Escuela de Aviación Militar en El Palomar, comienza la historia del Cuadro de Suboficiales de la Aviación Militar Argentina, adaptándose a los cambios originados por su dependencia del Ejército Nacional.

Hasta el 04 de enero de 1945, fecha en la cual la Fuerza Aérea Argentina pasa a ser un arma independiente, el personal subalterno que la integraba era proveniente de los institutos de formación del Ejército (Escuela de Suboficiales “*Sargento Cabral*” y Escuela de Mecánica del Ejército), pero también incluía efectivos “*asimilados*”.²

Con la incorporación de aeronaves en grandes cantidades a partir de 1947, (algunas de ellas de tecnología avanzada para la época) se hizo necesario el reclutamiento y formación masiva de ciudadanos para hacer frente a la falta de especialistas. Nuevamente el cuadro de suboficiales se nutría de tres vertientes que servirían de base para su futuro: Personal proveniente de la Armada Nacional, del Ejército y de civiles asimilados, quienes se sumarían a los Cabos egresados de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica, creada en 1944.

Hasta nuestros días, el cuadro de suboficiales es fundamental para el cumplimiento de las diferentes misiones que la Nación Argentina encomienda a su Fuerza Aérea, como quedó demostrado en el conflicto del atlántico sur por nuestras islas Malvinas.

“¡Cuándo cruce en el cielo un avión y un piloto argentino lo guíe, no habrá nadie en el mundo que arríe, nuestro blanco y azul pabellón!”

¹ www.definiciona.com

² “Asimilados” (Personal Civil al que, en base a sus méritos, les era otorgada jerarquía militar).

Y siempre recordando que para que ese avión vuele, detrás hay personal que lo hizo posible, de todas las especialidades, en su mayoría suboficiales.

Durante la batalla de Inglaterra (2da Guerra Mundial) un piloto inglés tenía la costumbre que, una vez aterrizado y a salvo de las metrallas de los temibles cazas alemanes, saltaba de la cabina de su avión “*Spitfire*” y corría hacia su mecánico... tomándole las manos, se agachaba en señal de reverencia y se las besaba. Este suceso despertaba la ira de su jefe de escuadrón, quien en cierta ocasión lo mandó a llamar. Enojado con su oficial subalterno, le pidió explicaciones del porqué de esa actitud hacia el suboficial. En posición de firmes, el joven teniente le respondió: “*Señor... esas son las manos que me mantienen con vida*”.

Para finalizar, en un Museo dedicado a los suboficiales de la USAF (United States Air Force) hay un cartel en el cual reza la siguiente leyenda:

**“TU PASADO DISEÑÓ TU FUTURO. SI DESEAS CAMBIAR TU
FUTURO, DEBES PRIMERO ENTENDER TU PASADO”**

WALTER MARCELO BENTANCOR
SUBOFICIAL MAYOR (R)
FUERZA AÉREA ARGENTINA

GENESIS DEL
CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES
DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

CAPITULO I



1908 - 1920

GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
SUBOFICIAL MAYOR (R) WALTER MARCELO BENTANCOR

CAPÍTULO I

LA AEROSTACIÓN

La relación de los Clases (no existía el grupo que hoy denominamos Suboficiales) con la actividad aérea en nuestro país, comienza con la práctica de la Aerostación. A fines del año 1907 y procedente de Francia, arriba a Buenos Aires el joven argentino Aarón de Anchorena, quien estando en el país europeo comenzó con el aprendizaje y la práctica de ascensiones aerostáticas, acompañado por quien sería luego presidente de la Nación Argentina, el Doctor Marcelo Torcuato de Alvear.

Anchorena trajo consigo un globo de 1.200 m³ que fue bautizado con el nombre de “*Pampero*”. El 25 de diciembre del mismo año, Anchorena y el joven Ingeniero Jorge Newbery, un conocido “*sportman*”³ perteneciente a la alta sociedad porteña, se elevaron en el aerostato desde la “*Sociedad Sportiva Argentina*”, cita en el barrio porteño de Palermo.

Tras perderse en el horizonte en dirección al Río de la Plata, el globo aterrizó normalmente en la localidad de Conchillas, Uruguay. Este suceso dio inicio a la actividad aérea en nuestro país, causando gran curiosidad en el ambiente deportivo y en el propio Jorge Newbery, quien con sumo entusiasmo se dedicó a divulgar la nueva actividad entre sus numerosas amistades.

El impulso del joven ingeniero dio sus frutos: el 13 de enero de 1908 se funda el Aero Club Argentino, dependiente de la F.A.I. (Federación Aeronáutica Internacional). Entre los integrantes de la Comisión Directiva, se encontraban dos militares: el Coronel Arturo M. Lugones (Vicepresidente 1º) y el Mayor Waldino Correa.

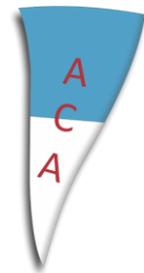
A pesar de contar con poco material, las ascensiones en globo se hicieron frecuentes y constituían todo un espectáculo. Lo más selecto de la sociedad porteña se reunía en “*La Sportiva*” luciendo sus mejores atuendos, siendo Jorge Newbery uno de los animadores.

Una vez en funciones el Aero Club Argentino, se comenzó a utilizar para la suelta de globos la Quinta “*Los Ombúes*”, propiedad de Ernesto Torquinst, ubicada en las barrancas de Belgrano (hoy Luis María Campos y Pampa) de la Ciudad de Buenos Aires.

El Mayor Correa, miembro de la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, obtuvo la autorización para hacer efectiva la participación de tropas del



ASCENSIÓN DEL “PAMPERO”
(Archivo: D.E.H. – F.A.A.)



GALLARDETE OFICIAL DEL
AERO CLUB ARGENTINO
(Imagen aldocompos®)

³ Definición de “*Sportman*”: La palabra, desde siempre, fue deportista, pero también se toleraba en las enciclopedias como “voz inglesa que designa al que no se ocupa más que en practicar el sport”, referido como juego o recreo. Jorge Newbery era uno de los más reconocidos en la sociedad porteña de comienzos del siglo XX. Practicante de varios deportes: Boxeo, remo, carreras pedestres entre otros.



EDUARDO ROMERO.
SARGENTO DEL EJÉRCITO
NACIONAL
(Archivo del Autor)

Ejército de Línea, quienes colaboraban en los preparativos de las ascensiones.

Quizás, se buscaba atraer el interés y la aprobación de los altos mandos en un supuesto uso militar de estos artefactos, aunque muy prontamente quedarían en desventaja ante la aparición del aeroplano.

Pero no solamente el Ejército colaboraba con soldados. No había elementos de comunicaciones que permitieran a la tripulación del globo notificar su posición durante el vuelo y peor aún, durante una situación de peligro. Para ello se utilizaron las palomas mensajeras, muy útiles, provistas por los distintos palomares que poseía el arma. En aquel tiempo se las consideraba una de las mejores armas estratégicas de comunicaciones, ya que sólo existía el telégrafo que en general, tenía sus cables tendidos a la par de las vías férreas y eran difícilmente defendibles.

Anexo al Parque Aerostático de Belgrano “*Los Ombúes*” se encontraba un palomar a cuyo cargo estaba un Sargento asiduo concurrente a las ascensiones: Eduardo Romero.

El día 17 de octubre de 1908 el globo “*Pampero*” se elevó durante las últimas horas de la tarde. El piloto era el Ingeniero Eduardo Newbery (hermano de Jorge) en compañía de Romero, este último invitado para ocupar el lugar de un pasajero ausente. Sin solicitar autorización a sus superiores, el Sargento abordó la canasta ante la mirada del público presente y de sus camaradas, que lo alertaron de las posibles represalias a las que se arriesgaba.

Soltaron amarras y en pleno ascenso, el enorme balón iba alejándose de la tierra. Romero prestaba atención a las jaulas con palomas que el mismo había transportado, mientras Newbery observaba la brújula y controlaba el lastre.

Pronto, el aerostato se perdió de vista en el firmamento. Nada más se sabía del “*Pampero*” ni de la suerte de sus dos tripulantes. Desaparecieron para siempre, en un suceso desconcertante, una aventura increíble, condenada a permanecer siempre envuelta en los misterios más profundos.

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.

“Romero no era aeronauta, ni siquiera un aficionado, dejó tras de sí un inmenso simbolismo de fe y solidaridad, ejemplo, que la aeronáutica nacional jamás podrá olvidar”.⁴

Fue recordado con diversos actos y su nombre fue impuesto, entre otros, al palomar del cuál era el encargado (contaba con más de 200 palomas

⁴ LIRONI, Julio Víctor, “GENESIS DE LA AVIACIÓN ARGENTINA 1910-1915 inclusive, su historia y sus hombres”. Primera Edición. Buenos Aires, 1971. Pág. 380.

mensajeras), a un pasaje de la Ciudad de Buenos Aires⁵, a una escuela de la Ciudad de Villa Mercedes, Provincia de San Luis⁶, al Campo de Deportes de la I Brigada Aérea de El Palomar⁷ y, por último, a un Premio otorgado anualmente en la Escuela de Clases de Aeronáutica al mejor camarada⁸.

Es muy difícil reconstruir la biografía de Romero. De los registros existentes se pueden extraer pocos datos. Oriundo de Curuzú Cuatiá, Provincia de Corrientes, fue dado de alta como Soldado en el Regimiento 3 de Caballería de Línea con fecha 26 de agosto de 1895, alcanzando la jerarquía de Sargento el 2 de mayo de 1906⁹.

AVIACIÓN ARGENTINA

AÑOS INICIALES

Luego de la desaparición del globo “*Pampero*”, una profunda consternación invadió a la comunidad, que consideraba a la práctica aérea como un deporte de riesgo y a la cual se dedicaban los *sportman* adinerados.

Sin embargo, el Mayor Waldino Correa había obtenido su brevet (N° 3 del Aero Club Argentino) como Piloto de Globo, realizando varias ascensiones entre 1908 y 1909. Junto al Ingeniero Jorge Newbery y al servicio del Aero Club Argentino, participó activamente en pos de la creación de la Escuela de Aviación Militar.

La celebración del primer centenario de la epopeya emancipadora en 1910, mantuvo al pueblo argentino expectante durante todo el año. La cantidad de actos relacionados tuvo su momento de mayor fulgor y exaltación en mayo. La Argentina recibía delegaciones de todas partes del mundo y se mostraba como una tierra rica y de oportunidades.

En coincidencia con este año tan especial, arribaron al país aviadores extranjeros trayendo sus propios aeroplanos. En enero, pisaron tierra argentina el francés Henri Brégi y el italiano Ricardo Ponzelli, acompañados de sendos *Voisin* de 60 CV., de pleno uso en Europa.

El primer vuelo del “*más pesado que el aire*” en la República Argentina se produjo el día 6 de febrero de 1910, en el aeródromo improvisado de Longchamps, próximo a la estación Burzaco del entonces Ferrocarril del Sur.

Aunque el italiano Ponzelli había realizado un accidentado vuelo de corta duración en el “*polígono de tiro*” de la Guarnición Militar de Campo de Mayo, el sábado 30 de enero, este no fue homologado oficialmente por el Aero Club Argentino.

⁵ Decreto ordenanza 8322/949. BOLETÍN MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. DASE EL NOMBRE DE “SARGENTO EDUARDO ROMERO” A UN PASAJE DE LA CIUDAD. “Designase con el nombre de “Sargento Eduardo Romero” el pasaje que se extiende desde la calle Monroe hasta Almirante Sáenz Valiente, entre Rafael Hernández y Avenida Presidente Figueroa Alcorta” Fdo.: Siri - Raúl A. Mendé. Buenos Aires, julio 20 de 1949.

⁶ ESCUELA N° 388. Acuerdo 16°, Acta N° 48, de fecha 25 de noviembre de 1981.

⁷ Diario “EL MUNDO”. Sábado, octubre 19 de 1957. En la I Brigada Aérea, en El Palomar, fue bendecido e inaugurado el campo de deportes “Sargento Eduardo Romero”. (Archivo Dirección de Estudios Históricos F.A.A.).

⁸ Revista “ARGENTINA AÉREA”. Noticiero Nacional, Pág. 13: “El Ministro de Aeronáutica ha dictado una Resolución instituyendo un premio que se otorgará anualmente al mejor camarada que egrese de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica” (Año 1950).

⁹ MINISTERIO DE GUERRA, Gabinete Militar, 6ª División. LEGAJO PERSONAL Sargento Eduardo Romero.



El francés HENRI BRÉGI



El italiano RICARDO PONZELLI

Fotos: Sitio Web earlyaviators.com

Estos vuelos despertaron la curiosidad del pueblo argentino y muy pronto surgieron las ideas para realizar vuelos con pasajeros. A Brégi y Ponzelli le siguieron otros pilotos extranjeros que llegaron al país: Alfredo Valleton, Emilio Auburn, Leopoldo Dolphin, Enrique Pequé y Jorge Richet.

Bajo la atenta mirada de la comisión oficial del Aero Club Argentino, constituida por Jorge Newbery, el Ingeniero Alberto Mascías, Gervasio Videla Dorna, Jorge M. Lubary y de público expectante, Brégi efectuó cuatro vueltas de pista en dos vuelos, uno en la mañana y otro en la tarde, con una permanencia total en el aire de 16 minutos 45 segundos. En el de la tarde consiguió una altura máxima de 60 mts. y una velocidad de 50 Km/ph.¹⁰

Relacionado estrictamente con lo militar, hablaremos del piloto francés Alfredo Valleton, quien con su biplano Farman el 15 de febrero efectuó en Campo de Mayo un vuelo de prueba en un predio próximo a la “Escuela de Clases”, hoy llamada de Suboficiales.

En varias oportunidades, Valleton llevó como pasajero al Teniente Raúl Eugenio Goubat¹¹, quién pudo comprobar las virtudes del vuelo y el potencial del aeroplano como uso militar.

A modo de resumen, estos fueron los comienzos de las actividades aéreas en nuestro país. El año 1910 prosiguió entre festejos por el centenario y el arribo de más pilotos extranjeros que ofrecieron sus servicios para formar a los nacionales interesados, entre ellos quién sería el padre de la aviación argentina: Jorge Newbery.

¹⁰ ZULOAGA, Ángel María, “La Victoria de las Alas” Historia de la Aviación Argentina. Cosmoprint. Buenos Aires, 2010. Págs. 29 a 31.

¹¹ RAÚL EUGENIO GOUBAT. Primer Oficial de Ejército que se recibió de aviador militar. Nació en Buenos Aires el 3 de marzo de 1886.

CLASES Y SARGENTOS

Mientras el empuje de Jorge Newbery y la Comisión Directiva del Aero Club Argentino apuntalaba la idea de la creación de una Escuela de Aviación Militar, es preciso conocer como estaba compuesto el personal de Clases y Sargentos del Ejército Nacional que luego serían base fundacional del Cuadro de Suboficiales de la Aeronáutica Militar Argentina.

El Mayor (R) Sergio Omar Hugo Toyos¹² ha realizado una recopilación de los antecedentes documentales y bibliográficos más importantes existentes, sobre la evolución cronológica de los grados militares, ensayando una explicación etimológica sobre el origen de estos últimos.

Desde el año 1865, la organización jerárquica dentro del Ejército continuaba con las llamadas “*Ordenanzas Españolas*”, mantenidas hasta 1885.

El nombre de Clases, proviene de la voz latina “*classis*”, que significa orden, rango, jerarquía. La creación de una escala intermedia entre la Tropa y el Cuadro de Oficiales, en la forma de Cuadro de Suboficiales, tendrá lugar más tarde, junto con el cambio de designación de ciertos grados y el agregado de otros.

Los Clases pertenecían a la misma condición social que el soldado voluntario, de cuyo núcleo eran escogidos por sus superiores. Su organización jerárquica, era la siguiente:

- Sargento 1ro.
- Sargento 2do.
- Cabo 1ro.
- Cabo 2do.

La Caballería no poseía para entonces, los grados de Cabo 1ro. ni Sargento 1ro.

El Sargento 1ro. cumplía la función de Encargado de Compañía de las armas, con la obligación de conocer al detalle a la totalidad del personal integrante, junto con las tareas de confeccionar las listas de revista, los libros de armamento, los de control de ganado y equipo, la fiscalización de pequeños depósitos de armamento, vestuario, forraje, etc., manteniendo asimismo la disciplina con su ejemplo y reciedumbre.

Los tiempos fijados para cada grado, solo podían ser alterados por ascensos otorgados por acciones destacadas o heroicas. Se fijaban tiempos mínimos de permanencia en cada grado y las condiciones de idoneidad requeridas para el desempeño de cada uno.



CABO DEL 2DO. DE ARTILLERÍA
DE LÍNEA. 1911.
(Autor: Eleodoro Marengo)

¹² Oficial del Ejército retirado, con formación posterior relacionada con las disciplinas humanísticas, particularmente la Historia, Museología y Militar. Autor y coautor de varios libros y productor de gran cantidad de artículos publicados en revistas militares argentinas y extranjeras.
(<https://ar.linkedin.com/in/sergio-oscar-hugo-toyos-16582a36>.)

ESCUELA DE CLASES



DISTINTIVO PERTENECIENTE
A LA ESCUELA DE CLASES.
(Imagen aldocompos®)

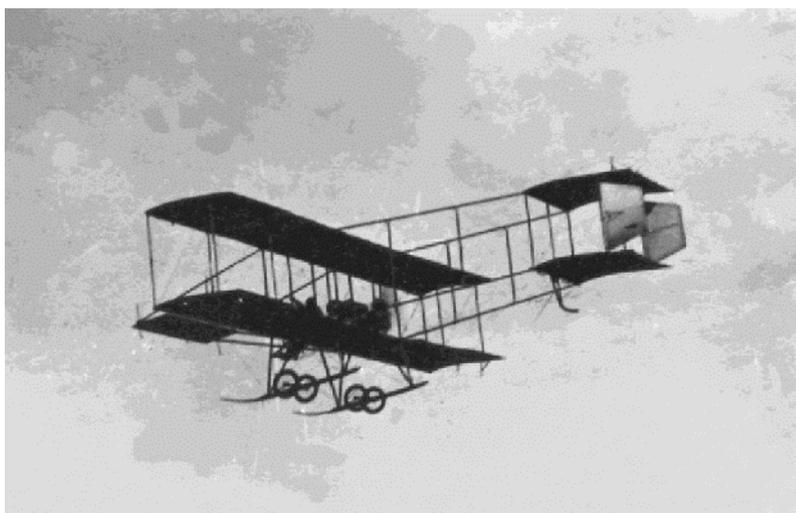
Los últimos años del siglo XIX marcaron el inicio de un proceso de modernización del ejército, tanto en el campo de la tecnología como de las tácticas de combate, lo que trajo como consecuencia la necesidad de contar con personal capacitado e instruido para constituirse en eficaz colaborador del Oficial.

Con ese objeto, comenzaron a tomar forma diversos institutos de formación para suboficiales, teniendo como primer antecedente de estos a la Escuela de Cabos y Sargentos de Artillería, creada en 1881 y que funcionó hasta 1897, año en que pasa a denominarse “*Escuela Normal de Clases del Ejército*”.

En el año 1901 son donados terrenos al Ejército Argentino, los que debían ser destinados a maniobras e instrucción, tomando desde entonces el nombre de Campo de Mayo.

En el año 1902 comienzan los asentamientos de las primeras unidades militares. Entre ellas podemos mencionar la *Escuela de Clases*, la cual ocupó el cuartel número 9 de Campo de Mayo desde el año 1908.¹³

A grandes rasgos, esta era la organización que presentaban los Clases del Ejército Nacional hacia 1912, año de la creación de la Escuela de Aviación Militar en El Palomar.



El piloto francés Alfredo Valleton sobrevuela Villa Lugano, hacia la improvisada pista de la Escuela de Clases en Campo de Mayo.

Foto: Archivo General de la Nación.

ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR

Luego de los festejos por el centenario de 1910 y la participación de diversos aviadores extranjeros con sus máquinas, la “*volación*”¹⁴ ya no era extraña para los argentinos quienes, asombrados, concurrían a todo evento relacionado con la misma.

En Europa, los extraños aparatos voladores se hacían cada vez más comunes de ver: el francés Louis Blériot había cruzado el Canal de la Mancha el 25 de

¹³ RESEÑA HISTÓRICA DEL CUARTEL. Sitio web de la Escuela de Suboficiales del Ejército “Sargento Cabral”. <https://esesc.ejercito.mil.ar/?p=historia>.

¹⁴ VOLACIÓN: Término con el cual se conocía al acto de volar hasta mediados de la década de 1920.

julio de 1909 en un aeroplano de su invención. El brasileño Alberto Santos Dumont sobrevolaba París con excéntricos modelos, uno de ellos, conocido como el “14 bis”, lo había hecho en 1906. La actividad aérea asomaba tímidamente, aunque avanzaba en forma veloz.

Sin embargo, las autoridades militares ya veían en el aeroplano una futura arma, como lo habían sido los globos aerostáticos. En nuestro país, el Aero Club Argentino con su Comisión Directiva a la cabeza, organizaba colectas patrióticas a los fines de recaudar fondos y utilizarlos para formar una flotilla aérea militar.



Aviso publicitario francés en dónde ya se observa el posible uso militar del aeroplano.

Foto: Sitio Web ar.pinterest.com

Es necesario recordar el papel que le cupo al Aero Club Argentino en la formación de nuestra primera Escuela de Aviación Militar. La actividad aérea todavía y por mucho tiempo más, sería considerada un deporte y con el correr de los primeros años iniciales, hasta un espectáculo circense. Las noticias relacionadas a la misma se mezclaban en la sección “*sports*” de los diarios. Lejos estaba de considerarse un arma más dentro del Ejército.

Sin embargo, y como ya hemos dicho, el empuje visionario de hombres como el Ingeniero Jorge Newbery, el Barón Antonio De Marchi y otros, hicieron realidad la creación de la Escuela. No es propósito de este trabajo ahondar en detalles sobre este hecho trascendental para nuestra aviación militar, lo que si nos interesa es saber cuál fue el papel de los Clases y su incorporación a esta nueva actividad.

El 10 de agosto de 1912 es creada por Decreto Presidencial dictado por el presidente de la Nación, doctor Roque Sáenz Peña y refrendado por el ministro de Guerra General Gregorio Vélez, la Escuela de Aviación Militar, con asiento en El Palomar, provincia de Buenos Aires.



La incipiente aviación civil colaboró activamente para la formación del personal que se desempeñaría en la Escuela de Aviación Militar de el Palomar, como en el caso de los mecánicos.

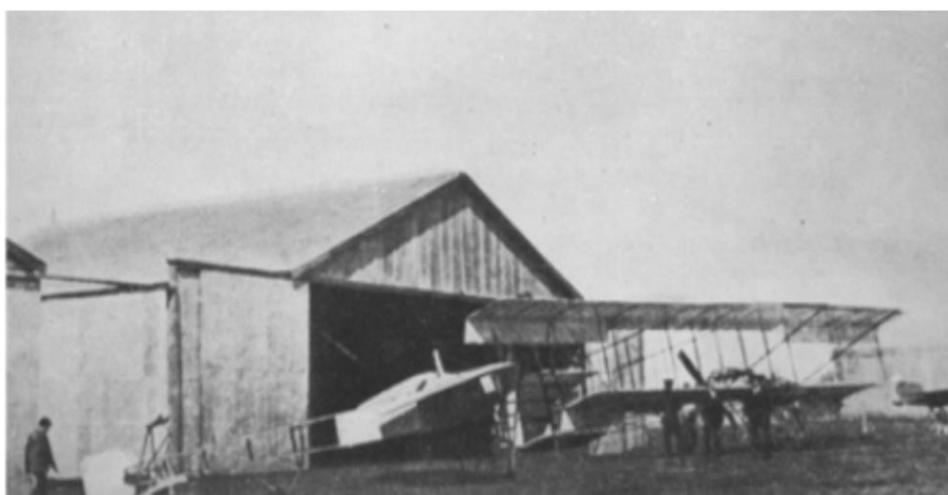
Foto: Archivo Museo Nacional de Aeronáutica.

En el artículo 4° del Decreto de creación de la E.A.M., se establecía que:

Hasta tanto haya personal militar preparado en aerostación y aviación, la Dirección Técnica estará a cargo del Aero Club Argentino (finalizada por Decreto del 21 de diciembre de 1915).

Por lo tanto, la instrucción aérea como terrestre corría por cuenta de civiles. Lo mismo con el mantenimiento de los aeroplanos, siendo el personal de mecánicos contratado por la institución fundadora, que incluía el pago de sus sueldos.

Es de destacar que el Aero Club Argentino era la entidad que otorgaba los “Brevets”¹⁵ a los nuevos aviadores, tanto civiles como militares, siendo este un título de validez internacional.



Primitivas instalaciones de la Escuela de Aviación Militar. Se observa un cobertizo y dos aeroplanos: Un Blériot XI y un Farman 50 hp.

Foto: Archivo del Autor.

¹⁵ BREVETS: del francés, título, diploma.

Con fecha 21 de diciembre de 1915, la Escuela de Aviación Militar debería contar con personal instruido, por lo que el Aero Club Argentino dejaría en manos de la E.A.M. y del Ejército Nacional las responsabilidades inherentes.

La Escuela de Aviación Militar de El Palomar¹⁶ fue inaugurada oficialmente el 8 de septiembre de 1912. Debe mencionarse al aeródromo de Villa Lugano (Provincia de Buenos Aires) como un verdadero semillero de aviadores civiles y militares. El Teniente Goubat recibió su brevet internacional N° 16 el 23 de octubre de ese año, siendo este oficial el primer instructor de vuelo con quien contó la flamante aviación militar. De esta manera, Villa Lugano sería escuela de vuelo para civiles, el Palomar para militares y el “*Parque Aerostático Belgrano*” quedaría para las prácticas de aerostación.



Los primeros mecánicos con los cuales contó la Escuela de Aviación Militar. Todos eran civiles pertenecientes al Aero Club Argentino. Se destacan: Ambrosio Taravella (segundo desde la izquierda) y Ambrosio Garagiola (cuarto desde la izquierda) quien se convirtió en el primer Jefe de Mecánicos de la Aviación Militar. Ellos fueron los primeros maestros de los Clases Motoristas.

Foto: Archivo del Autor.

Sería injusto no nombrar a los primeros Profesores que impartieron sus conocimientos, algunos incluso de forma honorífica: Ingeniero Horacio Anasagasti (“*Construcción y manejo de motores*”); Profesor Guillermo Schulz (“*Fotografía aplicada a los reconocimientos aéreos*”); Ingeniero Gualterio Davis (“*Conocimientos de meteorología*”); Ingeniero Jorge Duclout, (“*Conocimientos generales de mecánica y principios de construcción de los aparatos*”); e Ingeniero Carlos Irmscher (“*Estudio de los diversos tipos de Construcciones aeronáuticas de guerra en servicio en los principales ejércitos*”). Al Ingeniero Carlos Mascías le fue confiada la “*teoría y práctica de aerostación*”.¹⁷

¹⁶ También llamada ESCUELA DE AERONÁUTICA MILITAR. En su discurso del día de inauguración oficial de la Escuela, el Ministro de Guerra formuló: “La Escuela de Aeronáutica Militar es el fruto de vuestra labor patriótica...”

¹⁷ ZULOAGA, Ángel María, “LA VÍCTORIA DE LAS ALAS” Historia de la Aviación Argentina, Cosmoprint, Buenos Aires, septiembre de 2010. Pág. 58.



ANTONIO ARENALES URIBURU
TENIENTE CORONEL
INGENIERO MILITAR
PRIMER DIRECTOR DE LA EMA
(Archivo D.E.H. – F.A.A.)



Inauguración oficial de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar. El Ministro de Marina, Contraalmirante Juan Pablo Sáenz Valiente, en compañía del Ingeniero Alberto R. Mascías, observa un biplano Farman de 50 hp.

Foto: Archivo del Autor.

LOS PRIMEROS

Llegó el momento de conocer la historia de los primeros Clases que se incorporaron a la aviación militar argentina. Veamos que estipulaba el Decreto de creación de la Escuela de Aviación Militar.

SECCIÓN AERONÁUTICA

Art. 24°- La sección aeronáutica militar afectada a la Escuela de Aviación Militar, para el servicio de la misma, constará de:

- 1 Oficial.
- 2 Sargentos.
- 2 Cabos 1eros, 30 Conscriptos del Ejército y 10 de la Armada.

Art. 25°- Serán preferentemente destinados Clases y Conscriptos con profesiones u oficios utilizables en los servicios de aeronáutica.

Art. 26°- Las profesiones preferidas serán las siguientes:

- Ingenieros Diplomados.
- Mecánicos ajustadores.
- Mecánicos ajustadores de motores de explosión.
- Conductores o "Chauffeurs" de calderas a vapor.
- Caldereros.
- Motores de aeroplanos.
- Herreros.
- Serrador.
- Obrero de fierro.

- *Carpintero o ebanista.*
- *Fotógrafo.*
- *Obrero especialista en globos o aeroplanos.*
- *Loneros.*
- *Cordeleros.*

Art. 27°- Mientras no se incorpore el presupuesto, esta sección será organizada con personal de la I Región Militar, institutos militares y de la Armada.

Art. 28°- El personal de Conscriptos será anualmente incorporado a la Escuela de Aviación Militar, después de pasada la inspección de reclutas.

Tengamos en cuenta que no existían las especialidades tal cual las conocemos hoy, y menos para una actividad nueva como la aviación. Los aeroplanos eran construidos en madera, alambre, y tela, tal es así que eran llamados despectivamente “*las pajareras voladoras*” por su similitud con las jaulas que albergaban a las aves.

Otro tema a considerarse en la elección de las profesiones de los candidatos, lo era su experiencia en lo posible con motores o haber trabajado en carpinterías o talleres mecánicos, que de hecho no abundaban, por eso la importancia del Ingeniero Horacio Anasagasti¹⁸ quien brindaba sus conocimientos derivados de su actividad como constructor de automóviles.

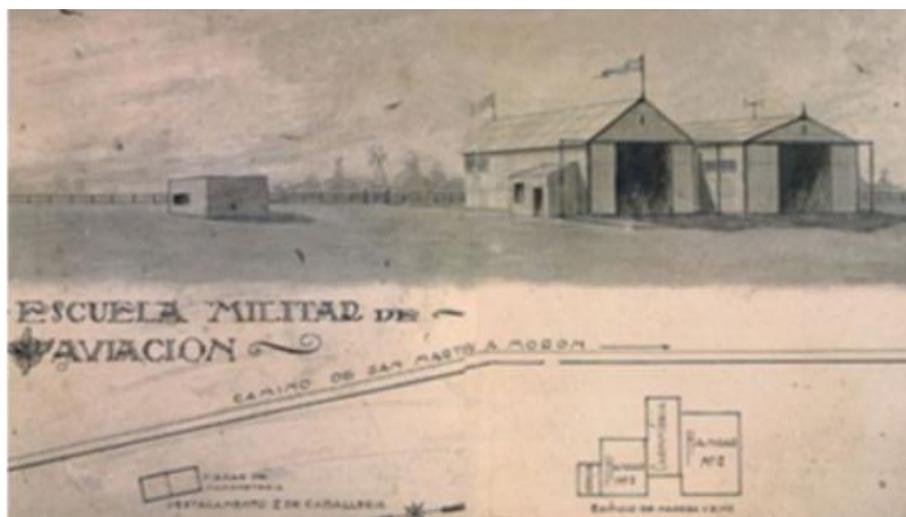


Blériot XI equipado con motor Anzani. Se puede apreciar la fragilidad del aparato.

Foto: Sitio Web ar.pinterest.com

¹⁸ ANASAGASTI, Horacio. Nació en Buenos Aires el 18 de julio de 1879. Hijo de una acaudalada familia de origen vasco. Fue el responsable del primer intento de fabricación en serie en la Argentina. En septiembre de 1912, donó uno de sus vehículos a la Escuela de Aviación Militar en El Palomar, cuando se iniciaron los cursos en esa institución de la que formó parte de manera honoraria dictando la materia “Construcción y manejo de motores”. Falleció el 8 de abril de 1932, víctima de un paro cardíaco.

LOS PRIMEROS PROFESORES DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR



Plano correspondiente a las primitivas instalaciones de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.



EMBLEMA DEL
ARMA DE
INGENIEROS

UNIFORMES

La Tropa incorporada a la Escuela de Aviación Militar usará el uniforme del arma de Ingenieros con distintivo del Ministerio de Guerra.

Boletín Militar N° 759, 2da. Parte, mayo 31 de 1913.

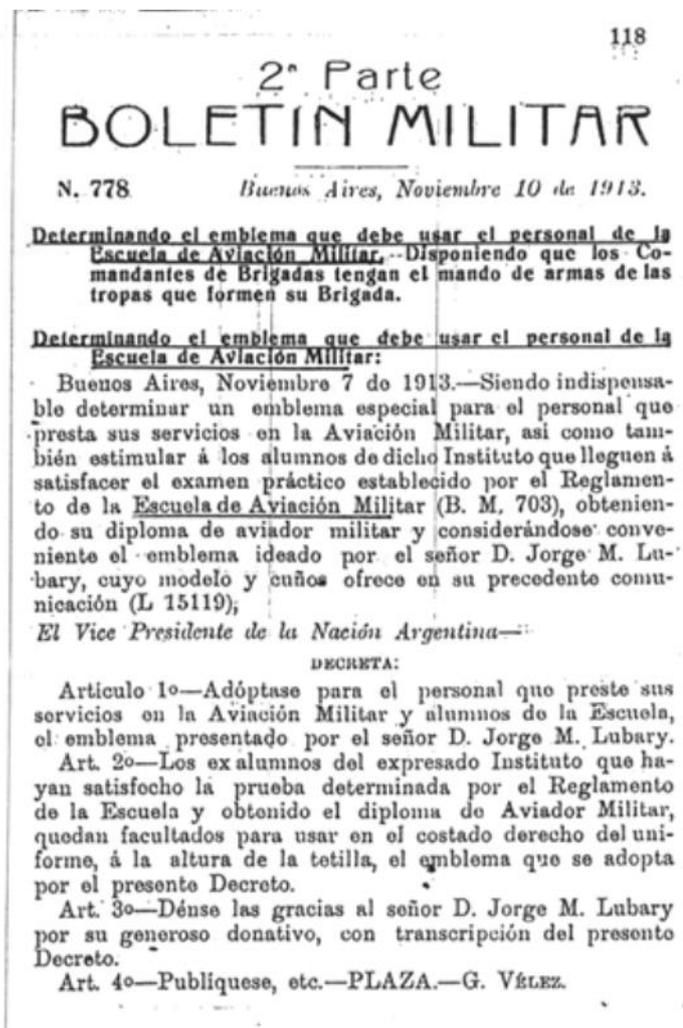
EMBLEMA



El primer emblema de la aviación militar argentina. El mismo representa a un volante de aeroplano (eran redondos, como los de un vehículo) cruzado con alas y una hélice de madera.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

DETERMINANDO EL EMBLEMA QUE DEBE USAR EL PERSONAL DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR



Facsímil del Boletín Militar N° 778, 2da. Parte, del Decreto de adopción del Emblema para el personal de la Aviación Militar y Escuela de Aviación Militar.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

“La aviación, cosa de locos o privilegios de Héroes”

Relato de un periodista, año 1912.

Los futuros ingresantes a la Escuela de El Palomar, en el caso de los Clases Combatientes, tendrían que irse de baja de sus unidades o rescindir contrato y volver a solicitar una vacante, y no solamente para los cursos que allí se impartían, también para realizar labores que hoy conocemos como auxiliares al vuelo.

“Quienes prestaban servicios en los regimientos de infantería, caballería, artillería, zapadores, eran los más entusiastas. Si lograban el ingreso a “la volación”, lo harían con jerarquías inferiores a las que poseían anteriormente y cumplirían funciones de Sub Instructores de Tropa o cualquier otra que el servicio necesitara”¹⁹



Clases y Conscriptos del Batallón de Ingenieros ferrocarrileros contaban con prioridad para el ingreso a la aviación.

Foto: Sitio Web ejercitonacional.blogspot.com/2012/10/el-batallon-de-ingenieros.html

¹⁹ DEL PINO, Alejandro. S.M. EL SUBOFICIAL EN LA AERONÁUTICA, 2da parte, Revista ELEVACIÓN. Publicación del Círculo de Suboficiales de Aeronáutica, N° 4, año 1968, Pág. 15.



Soldados del Batallón de Ingenieros vistiendo el mismo uniforme utilizado por la aviación militar.

Foto: Sitio Web militariahistoricaargentina.com

“En 1911, el Reino de Italia invadió el Valiato de Tripolitania (actual Libia) del Imperio Otomano utilizando aviones de reconocimiento y misiones de bombardeo por primera vez en la historia de la aviación. El 23 de octubre de 1911, un piloto italiano voló sobre las líneas otomanas para el reconocimiento y al día siguiente los dirigibles italianos soltaron bombas sobre objetivos en tierra, lo que representa el primer uso eficaz de los aviones en combate”²⁰

CLASES SUB INSTRUCTORES DE TROPAS

Conocimos las exigencias y las condiciones de ingreso que deberían reunir los futuros integrantes de la nueva Escuela. Ahora veremos cómo era la vida diaria en aquellos primeros años. Comenzaremos con los testimonios de un precursor, Tomás Toribio Pino, y a través de ellos nos remontaremos a los inicios fundacionales del Cuadro de Suboficiales.

El 14 de diciembre del año 1913 pide la baja del regimiento 5 de Infantería, al rescindir su contrato, teniendo el grado de Cabo Primero.

Solicita su alta en la Escuela de Aviación Militar. Una vez realizado dicho trámite, se incorpora como “Agregado” (sin jerarquía).

Su primer destino dentro de la Escuela fue la limpieza de los “cobertizos” (hangares) y conservación de los aeroplanos.

Encargado del alumbrado y sin perjuicio de funciones en la compañía de soldados brindando instrucción.

Viajaba desde El Palomar a Belgrano (Ciudad de Buenos Aires) llevando a los soldados para los servicios necesarios del inflado de globos con gas del Aero Club Argentino. Además, colaboraba con las reparaciones de los

²⁰ Sitio Web es.wikipedia.org/wiki/Escuadrones_de_Aviación_del_Imperio_Otomano.

mismos (telas, bolsas de arena, barquillas y demás implementos de los citados globos).

A fines de 1916 se le destina a la sección transporte del material de vuelo.

En 1917 asciende a Cabo Primero (vuelve a su antigua jerarquía) y se le asigna la construcción de caballerizas de la Escuela, y además adiestramiento de los caballos.²¹

Tampoco eran fáciles las condiciones habitacionales y de trabajo en la Escuela, muy alejada de los centros urbanos y con sólo el ferrocarril del Pacífico (hoy Línea San Martín), como único medio de locomoción.

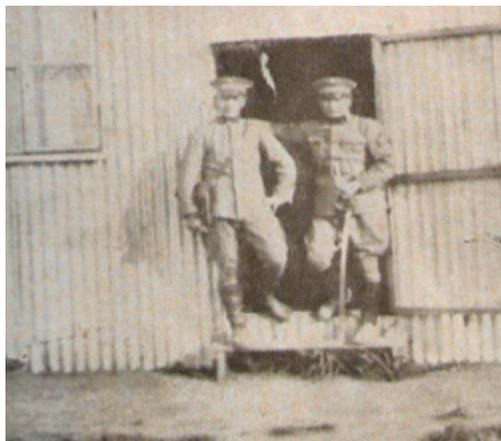
Las galletas con mate cocido eran el premio para el final de una larga jornada de trabajo.

“Los pocos suboficiales que éramos entonces, vivíamos en cajones grandes de los primeros aviones que vinieron a El Palomar.”

Suboficial Ayudante (R) Tomás Toribio Pino

Hacia el año 1913, los Suboficiales adquieren una nueva escala jerárquica que comprendía los grados de:

- Cabo.
- Cabo 1ero.
- Sargento.
- Sargento 1°.



El Suboficial Tomás Toribio Pino (derecha) junto a un camarada en una precaria barraca de El Palomar.

Foto: Archivo del Autor.

Estos primeros Suboficiales tuvieron nombre y apellido. Recordarlos es honrarlos: Período 1912-1917 Escuela de Aviación Militar El Palomar.

- Sargento José Jiménez.

²¹ PINO, Tomás Toribio (Suboficial Ayudante) Precursor de la Aeronáutica Argentina. Legajo personal. Archivo D.E.H. F.A.A.

- Sargento Hipólito Murúa.
- Sargento Inocencio Vásquez.
- Cabo 1° Juan Aguirre.
- Cabo 1° Lisandro de la Cuesta.
- Cabo 1° Narciso Fernández.
- Cabo 1° Jacinto López.
- Cabo 1° Esteban Quinteros.
- Cabo Luis A. Asis.
- Cabo Pablo Bidalun.
- Cabo Fernando Breguelia.
- Cabo Carmelo Bruni.
- Cabo Francisco Esperguin.
- Cabo Justo Lozano.
- Cabo José Miguens.
- Cabo Alfredo Pérez.
- Cabo Hugo Peritori.
- Cabo Tomás Pino.
- Cabo Carlos Ponce.
- Cabo Carlos Pio Rugia.
- Cabo Raúl Sosa.
- Cabo Hugo Sammager.

Todos se desempeñaron como Sub Instructores de Tropas.



Suboficiales Sub Instructores de Tropas con destino en El Palomar.

Parados de izq. a der. Cabo Godoy, Sargento Fernández, Sargento Bidalun, señor Rodríguez, Cabo 1° Pino. Sentados de izq. a der. Sargento Barrufaldi*, Sargento Giménez, Sargento De la Cuesta.

*Hermano del famoso Sargento Piloto Militar Luis Barrufaldi.

Foto: Archivo del Autor.

CLASES ENFERMEROS

Otra de las profesiones fundamentales para el apoyo a la actividad aérea es la Sanidad (médicos-enfermeros). Primero, debemos situarnos en el contexto de la época y del lugar. Inaugurada la Escuela de Aviación Militar, sus pocas instalaciones estaban compuestas por dos cobertizos para aeroplanos y se carecía de otras edificaciones.

Lo riesgoso del vuelo hacia necesario contar con servicios de asistencia en caso de algún accidente (que de hecho los había, algunos graves) pero claro, todo se hacía a fuerza de voluntad en una lucha constante contra la carencia de medios, de presupuesto y, por sobre todo, el desinterés en la nueva actividad.

Antes de convertirse en campo de vuelo, El Palomar estaba destinado como campo de pastaje para ganado y caballos del Ejército Nacional. Estaba ubicado geográficamente cercano a las localidades de Morón y de Hurlingham, en esos años no más que simples poblados. En el caso de este último, utilizado como residencia de los empleados del ferrocarril del Pacífico, en su mayoría de nacionalidad británica, en dónde se destacaba un hermoso club de golf. Morón, en cambio, se destacaba por sus fábricas ladrilleras que despedían enormes columnas de humo, quintas de frutales y algún molino harinero, pero sin ningún camino en condiciones para llegar.

Visto este panorama, tener un accidente de “volación” en la Escuela era estar condenado, ya que el traslado del infortunado aviador a un centro asistencial sería una tarea riesgosa y como único medio de movilidad, algún carro tirado por caballos. Campo de Mayo era la guarnición militar más cercana con asistencia sanitaria disponible.

“Don Mateo Eguía vivía en Palomar; era un vasco muy alegre y muy amigo nuestro; tenía una carreta con dos bueyes, con la que hacía viajes acarreado ladrillos por los alrededores del Palomar; cuándo lo llamábamos para traer algún avión accidentado, dejaba cualquier trabajo y atendía nuestro pedido...”²²

Ambrosio Taravella, Jefe de Talleres E.A.M.

El testimonio de Ambrosio Taravella nos da una impresión de cómo era el traslado del aeroplano accidentado y, seguramente, de su piloto.

Retomando el tema sobre los Clases enfermeros, los registros históricos nos derivan a la historia y testimonios del Suboficial Ayudante (R) Antonio Carini. Entrevistado por Alicia Fanego, periodista de la Revista *Aeroespacio*, bajo el título de “*Dialogando con nuestros Cóndores*” (junio de 1973, Págs. 38/39), el citado artículo se convierte como muchos similares aparecidos durante la década de los años 70, en una preciada fuente de información.

Veamos los puntos más sobresalientes:

²² TARAVELLA, Ambrosio L. V., “SETENTA AÑOS DE SERVICIOS AERONÁUTICOS” Historia Ilustrada, Ediciones Culturales Argentinas, Buenos Aires, 1982. Pág. 24.

Nacido en Italia el 10 de abril de 1894 en el pueblo de Campobasso llegó a la Argentina de pequeño.

De familia muy pobre, no pudo realizar estudios superiores.

Ingresó al Hospital Militar Central como "Peón de Sala" en febrero de 1914, único hospital de las Fuerzas Armadas.

Luego de tres años con ese cargo, ascendió a Cabo Primero y es destinado a la Escuela de Aviación Militar en El Palomar.

En diciembre de 1914 es designado médico de la Escuela el Dr. Agesilao Milano, considerado Precursor de la medicina aeronáutica.

"La enfermería contaba de una pieza, nada más, con una camilla. Todo muy precario. Pero las cosas se hacían con amor..."

Suboficial Ayudante (R) Antonio CARINI.
Enfermero E.A.M. "El Palomar"

Antonio Carini recuerda lo complicado que era llegar a El Palomar...

"Aquello era un descampado. Recién después de la Revolución del 30 se construyó la ruta que ahora existe y bordea el Colegio Militar de la Nación. Antes había que dar mil rodeos, ir hacia el lado de Martín Coronado y dar toda la vuelta por los fondos del Colegio Militar para salir a Hurlingham, y si no, usar el tren. Por ese medio llegábamos todos, desde el Director hasta el último soldado".

Con respecto a los medicamentos con los cuales contaba la precaria enfermería, el primer enfermero de nuestra aviación militar relata:

"Recuerdo que lo único que había era una que otra vacuna anti piógena, antidiftérica, anti estafilocócica y antigripales. Era bastante difícil todo. Las heridas eran muy comunes en un lugar como ese. No existían las sulfamidas ni los antibióticos, pero igual salíamos adelante."



Emblemas pertenecientes a la Sanidad del Ejército Nacional a comienzos del Siglo XX.

Foto: Sitio Web fundacionsoldados.com.ar.



Antonio Carini, primer enfermero de la Aviación Militar Argentina.

Foto: Revista "Aeroespacio".

Sanidad del ejército y de la armada nacional



Hospital Militar. — Sala 7. — Clínica general.

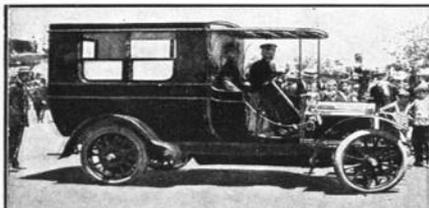
Ejército

Desde las grandes guerras de la epopeya napoleónica, la sanidad ocupa un puesto preeminente en los ejércitos. No se trata ya sólo de hacer al enemigo el mayor número posible de bajas, sino también de salvar el mayor número posible de nuestros soldados.

Obedeciendo á este propósito fundamental, nuestro ejército ha organizado sobre bases sólidas los servicios sanitarios en las operaciones de guerra, de los que nuestros grabados reproducen algunas de sus facces.



La farmacia del Hospital Militar.



Ambulancia-automóvil, al servicio del Hospital Militar Central



El carro-botiquín, con el médico, farmacéutico y el sargento preparador.



Tren de sanidad de una división en marcha.



Servicio de ambulancias con su hospital de sección.

Distintas Imágenes relacionadas con los servicios del Ejército y Armada Nacional.

Foto: Revista "Caras y Caretas", año 1912.

En 1915 se produjo una nueva modificación a la estructura jerárquica, determinándose con precisión, las definiciones de jerarquía militar, expresando que es el conjunto de categorías que puede ocupar el militar, desde el soldado al teniente general y que grado es cada escalón de esa jerarquía. La divide en categorías de Oficiales y Tropa, agregando en esta última al soldado y al cadete. Crea asimismo la categoría de SUBOFICIALES, y dentro de esta, el grado de Sargento Ayudante.²³

Boletín Militar N° 809, 1era. Parte.

Buenos Aires, agosto 12 de 1914.

PERSONAL DE TROPA ADSCRIPTO A LA AVIACIÓN MILITAR

SOBRE LA INSTRUCCIÓN QUE RECIBIRÁ Y EL UNIFORME DE ARMAMENTO QUE DEBE USAR:

EL VICEPRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1°- El personal de tropa adscripto a la Aviación Militar recibirá una instrucción especial de acuerdo con programas que propondrán el Ministerio para su aprobación la Escuela Militar de Aviación tomando como base los del período de recluta de las tropas de Zapadores Pontoneros en todo lo que no se oponga a sus funciones especiales.

Artículo 2°- Usará el uniforme del arma de Ingenieros con los emblemas y distintivos reglamentarios para la especialidad; no usarán mochila.

Artículo 3°- Estará armado con revolver y machete reglamentario para las tropas de artillería (sirvientes de pieza), y usará el mismo correa que estos, de acuerdo con el cuadro de guerra.

Fdo: PLAZA-A.P. ALLARIA.

CLASES PILOTOS

Nos ocupa ahora tratar el tema de los Clases Pilotos. Pero antes de adentrarnos en el tema, deberemos aclarar bien la diferencia entre “aviador” y “piloto”.

La aviación militar argentina tomó como modelo a seguir a su similar francesa, algo lógico teniendo en cuenta que los galos llevaban la delantera en el uso de la novel arma. *Blériot, Farman, Voisin, Breguet, Morane Saulnier* y *Nieuport*, eran nombres afamados en lo que respecta a la industria aeronáutica y sus pilotos descollaban alrededor del mundo, realizando giras de promoción con gran éxito. La Escuela de Aviación Militar contaba en su dotación de aeroplanos con todos ellos.

Los oficiales eran comisionados a París para realizar estudios y desde allí, traían las ideas que implementarían en El Palomar.

²³ TOYOS, Sergio Oscar Hugo “HISTORIA DE LOS GRADOS MILITARES” (PDF-Extraído de internet).

AVIADOR.

Esta palabra en su etimología se compone del verbo activo transitivo “aviar” y del sufijo “dor”, que indica el que suele realizar la acción.²⁴



Biplano triplaza “Breguet”, perteneciente a la dotación de la E.A.M.

Foto: Archivo DEH-FAA.

PILOTO.

Este vocablo se refiere a una persona, que dirige, maneja o gobierna en un buque o embarcación de navegación. Segundo correspondiente a la flota o embarcación mercante. Persona que dirige o maneja un globo, vehículo, avión o un tren.²⁵

Es necesaria la aclaración de los dos significados, pues la diferencia tendrá suma importancia para el rol de oficiales y suboficiales al comando de las aeronaves.

Como se ha dicho anteriormente, la influencia francesa fue fundamental para la organización de nuestra aviación militar. Nunca mejor expuesto que en los conceptos vertidos por el Mayor del Ejército Argentino e Ingeniero Raúl Ambrosio Barrera²⁶, quién en el año 1913 publicó un libro titulado “*Navegación Aérea*” en el cuál reflejó los avances más importantes de la industria aeronáutica europea.

²⁴ Visto el 10 de junio de 2020 en: [www. Definiciona.com](http://www.Definiciona.com).

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ BARRERA, Raúl Ambrosio: Nacido el 10 de diciembre de 1880. Fallecido el 8 de julio de 1952. En 1915 se diplomó como Ingeniero en Alemania, fue el primer Técnico Aeronáutico. Recibido como Oficial de Infantería el 1 de diciembre de 1897. Promoción 22. Archivo D.E.H.- FAA.

“En Europa existe la idea de hacer Oficiales Pilotos y Suboficiales Pilotos, los primeros para la conducción de los aeroplanos monoplazas y los últimos para los aeroplanos bi y triplazas. Dicen, y con justa razón que un aeroplano poli-plaza es semejante a un navío, en que debe de haber un capitán, un mecánico y la tripulación, todos bajo las órdenes del primero y que, en nuestro caso, son: el oficial Observador, el Piloto y un Mecánico (reemplazante del Piloto) y demás pasajeros que pueda llevar el aeroplano. Que, por esa causa, el piloto debe ser un suboficial para que esté directa y absolutamente subordinado al observador que le indicará el camino a seguir...”



El modelo europeo: Observador, Mecánico y Piloto.

Foto: Archivo del Autor

INCORPORACIÓN DE CLASES PILOTOS A LA E.A.M.

Fiel al modelo europeo, al redactar la Reglamentación de la Escuela de Aviación Militar, la Comisión Técnica del Aero Club Argentino permitió que los Clases se incorporen a la misma y se instruyan como Pilotos. Aprobado con carácter provisorio el 14 de septiembre de 1912, establecía:

Art. 13. Los Clases se instruirán únicamente como pilotos. Todo este personal conservará su situación con la nota de revista: “En comisión en la Escuela de Aviación Militar”.

...

Art. 17. Las solicitudes serán acompañadas de los siguientes datos: 1°. El examen médico comprendido además de peso y aptitudes físicas del candidato; este certificado será visado por el jefe del cuerpo o repartición a que pertenezca el candidato. 2°. Conocimientos en mecánica y conducción de automóviles, motocicletas, motores y condiciones deportivas. 3°. Concepto del jefe del cuerpo o repartición sobre las aptitudes anteriores y generales del candidato. 4°. Especificar si se presenta para el curso de pilotos u observadores.

...

Art. 19. De los Clases Pilotos: Los candidatos deberán tener dos años de servicios por lo menos y estar dispuestos a tomar nuevo servicio de manera de pertenecer después de egresados a la Escuela de Aviación Militar un año como mínimo en el Ejército.



Saber conducir automóviles era una de las condiciones impuestas a los Clases que aspiraban a ser pilotos.

En la foto, El Teniente Albarracín conduce la Anasagasti, en compañía del perro "Chato", mascota de la E.A.M.

El "Anasagasti" se empleaba como medio de movilidad en la E.A.M.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

SARGENTO 1º FRANCISCO S. SÁNCHEZ



FRANCISCO S. SANCHEZ
SARGENTO 1º
PRECURSOR DE LA
AERONAUTICA MILITAR

En virtud de lo establecido en el Reglamento Provisorio de la E.A.M., el Sargento 1º Francisco S. Sánchez fue autorizado por las autoridades de la misma a integrar el primer curso de pilotaje, a pesar de estar conformado en su totalidad por Oficiales. Convencido por el mismo Jorge Newbery, el Sargento no lo dudó y pidió su traslado a El Palomar.

BIOGRAFÍA DE UN PRECURSOR

Nació en La Plata, el 13 de abril de 1886.

Ingresó en el Ejército como Conscripto en el Regimiento 2 de Línea.

Ascendido a Cabo 1º en agosto de 1906.

Pasó en Comisión a la Inspección de Caballería.

En marzo de 1906 fue encargado de la delegación hípica que visitó Europa para intervenir demostraciones.

En septiembre de 1910 ascendió a Sargento 1º.

Integró la delegación hípica que se dirigió a Chile, dónde obtuvo el primer puesto del premio "Maipú".

Creada la E.A.M. en 1912, obtiene autorización para integrar el primer Curso de Pilotos, integrado por Oficiales.

Mientras realizaba el citado Curso, a la vez desarrolla el de "Piloto de Globo", en el Parque Aerostático del A.C.A.

El 20 de marzo de 1913 obtiene el certificado habilitante N° 16 de esa disciplina, siendo el único Suboficial en obtenerlo.

El 14 de julio de 1913, fiscalizado por las autoridades del A.C.A. y castrenses, rindió examen en El Palomar, utilizando un biplano Farman motor Gnome de 50 hp y aprobó el mismo, correspondiéndole el certificado N° 31 de Piloto de la serie internacional.

El Sargento 1° Francisco Sánchez fue el primer Suboficial brevetado Piloto en nuestro país. También se desempeñó como Encargado de la Mayoría de la E.A.M.

A pesar de tener un rol sobresaliente, en marzo de 1914 es transferido al 5° de Caballería, y casi inmediatamente solicitó la baja del Ejército, incorporándose de inmediato a la aviación civil, dónde se desempeñó como instructor de vuelo, protagonizando vuelos famosos.

El más publicitado lo realizó con un biplano Farman, en el que instaló bombillas eléctricas, alimentadas por baterías que, convenientemente encendidas, asombraron en las noches del 13 y 14 de marzo de 1915, cuando Sánchez voló sobre nuestra capital. En mayo de ese año también realizó una gira aérea sobre las provincias del litoral completándola con el primer vuelo realizado sobre Trelew, provincia de Chubut.

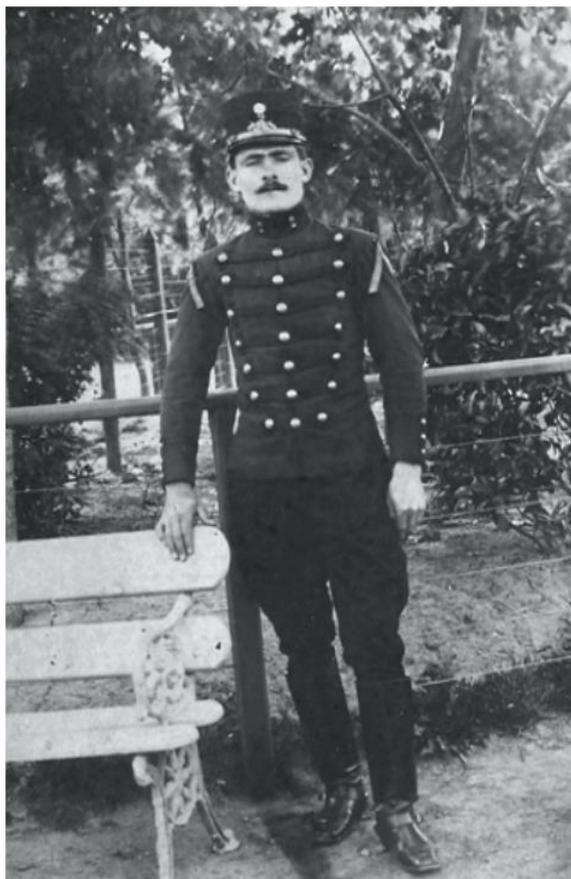
Por toda esa actividad pionera, la Ley 18.559/70 otorgó al Suboficial Francisco S. Sánchez, el título de *Precursor de la Aeronáutica Argentina*. Suspendida su actividad aérea, se había radicado en Bahía Blanca, dónde tuvo una empresa de transporte terrestre. En esa ciudad sureña, falleció el 6 de diciembre de 1952 a los 66 años de edad.²⁷



El Sargento Francisco Sánchez luego de superar una emergencia en vuelo con un globo aerostático sobre la Capital Federal.

Foto: Archivo del Autor.

²⁷ BIOGRAFÍA DE UN PRECURSOR, extraído de "AEROVIVENCIAS" Boletín Histórico Aeronáutico. Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina. Págs. 10 a 11.



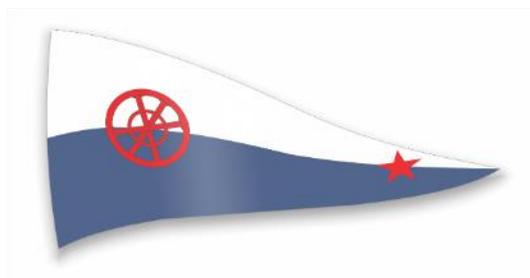
Francisco S. Sánchez luciendo el uniforme de Caballería.

Foto: Gentileza Claudio Meunier Reus.



Emblema de Piloto de Globo.

Foto: Archivo del Autor.



Gallardete de Piloto de Globo.

Imagen: aldocampos®

El Segundo Curso (de pilotaje) por disposición expresa del Director Teniente Coronel Arenales Uriburu, fue integrado por Suboficiales conforme lo establecía la Orden del Día del 1° de octubre de 1913, y cuya instrucción, a cargo inicialmente del Teniente Carlos Jiménez Kramer, fue realizada por el Teniente 1° Raúl Goubat debido al traslado de aquél al G.4 y a la excesiva prolongación del Curso por escasez de material de vuelo.

El Sargento 1° Sánchez por aquella Orden estaría a cargo de los Clases de la Armada, de los cuales no se inscribió ninguno y el mismo Sargento fue transferido el 2 de mayo de 1914 al 5° de Caballería (*ver Biografía de un Precursor*).

El Curso dio inició el 20 de octubre de 1913 con la participación de los Sargentos Ramón Alderete, Segundo Gómez y Domingo J. Moretti y el Cabo 1° Abraham Jalil. Finalizó conjuntamente con los Oficiales del tercer Curso, con la obtención del brevet de Piloto Aviador el 7 de febrero de 1915, por los Sargentos Alderete y Gómez. En el ínterin, Moretti había sido descartado por ineptitud física y Jalil había resultado muerto a raíz de una caída al iniciar un vuelo de práctica solo, el 22 de noviembre de 1914.²⁸



Los restos del biplano Farman con el cual encontró la muerte el sargento Jalil.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.



ABRAHAM JALIL.
SUBOFICIAL DEL EJÉRCITO
ALUMNO PILOTO
MUERTO AL SERVICIO
DE LAS ALAS DE LA PATRIA.

El 18 de septiembre de 1916 se inauguraba el cuarto Curso regular en que además de una nutrida concurrencia de Oficiales peruanos y bolivianos, figuraban en el alumnado argentino Suboficiales en número importante.

El 26 de octubre de ese mismo año, en la Dirección del Tte. Coronel Alejandro Obligado, se crea para el personal de Clases el título de “Suboficial Conductor de Aeroplano”, que a semejanza del de “Aviador Militar” importaba la ejecución de pruebas especiales y exámenes teóricos acordes, naturalmente con las exigencias de la jerarquía.

²⁸ BIEDMA RECALDE, A. “SUBOFICIALES AVIADORES” DEL EJÉRCITO ARGENTINO, en Revista El Suboficial, enero-junio 1957. Archivo Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Buenos Aires, 2012.

Se creó además, el correspondiente emblema, junto con el título y emblema de “Suboficial Piloto de Globo Libre”.

Así las cosas, el 24 de marzo de 1917 recibieron sus brevets de Piloto Aviador (discernidos por el Aero Club Argentino) los siguientes Suboficiales:

- Sargento 1° Pedro Méndez.
- Sargento 1° Luis Barrufaldi.

El día 20 de junio fue el turno de recibir sus brevets:

- Sargento 1° Ángel Albornoz.
- Sargento 1° José A. Sábatto.
- Sargento 1° Próspero Sianja.
- Sargento 1° Liborio Fernández.

El día 21 de junio:

- Sargento 1° Dante Ferrari.
- Cabo 1° Juan Carlos Goggi.
- Cabo 1° Juan Oyarzabal Ponce.

El 5 de enero de 1918:

- Sargento Luis Tomás Romero.



Un orgulloso Sargento 1° Próspero Sianja posa delante de un aeroplano Blériot XI.

Foto: Gentileza Norberto Traub.



Emblema "Conductor de Aeroplano" para Clases.

Foto: Museo de Aviación del Ejército.



Los Sargentos Pedro Méndez (derecha) y Luis Barrufaldi, ostentan el emblema de "Conductor de Aeroplano" sobre los chevrones de jerarquía.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A..

Volviendo a los Clases que iniciaron la nutrida lista de los "*Pilotos Militares*", demostraron en todos los tiempos, junto a una sólida moral profesional y espíritu de trabajo una permanente preocupación en el perfeccionamiento de la difícil especialidad elegida en el convencimiento de que un día se llegaría a la creación de un verdadero poder aéreo.

El día 8 de septiembre de 1918, se realizó el acto por la celebración del aniversario de la inauguración de la Escuela de Aviación Militar. Como número central, los flamantes Suboficiales Conductores de Aeroplanos recibieron los emblemas que los distinguían como tal. Sin embargo, hubo un ausente: el Sargento 1° Aviador Ángel Albornoz, quien había sacrificado su vida al Servicio de la Patria el 26 de diciembre de 1917 y pasaba a integrar junto a Jalil, el martirologio²⁹ de los Suboficiales Pilotos.

Durante los años 1918 y 1919, las exigencias para obtener el título de "*Aviador Militar*" habían sido aumentadas acordes con lo establecido para las nuevas jerarquías de "*Conductor de Aeroplano*".

La escasez de material aéreo y de repuestos debido a la guerra europea y las penurias derivadas de un presupuesto mezquino, imposibilitarían la

²⁹ MARTIROLOGIO: Lista de las víctimas de una causa. Sitio Web Real Academia Española. dle.rae.es/martirologio.

realización de nuevos cursos hasta tanto se dispusiera de elementos y recursos que garantizaran un desenvolvimiento normal.



El Sargento 1° Aviador Ángel Albornoz en una fotografía dedicada a sus amigos los mecánicos.

Foto: D.H.E. - FAA. Gentileza Eduardo Amores Oliver.

Como se mencionara, la situación de la aviación militar argentina era muy precaria. Los pocos aeroplanos disponibles ya eran obsoletos y sin posibilidad de reemplazo. Los talleres de la Escuela se esforzaban en mantenerlos en servicio, haciendo verdaderos milagros. A nivel regional, Chile ostentaba un potencial envidiable tanto en material aéreo como en organización. Brasil, el gigante sudamericano, no lo era tanto en materia de aviación. A pesar de ser la tierra de Santos Dumont, los brasileños adolecían de una escuela de aviación militar organizada y su flota aérea similar a la argentina.

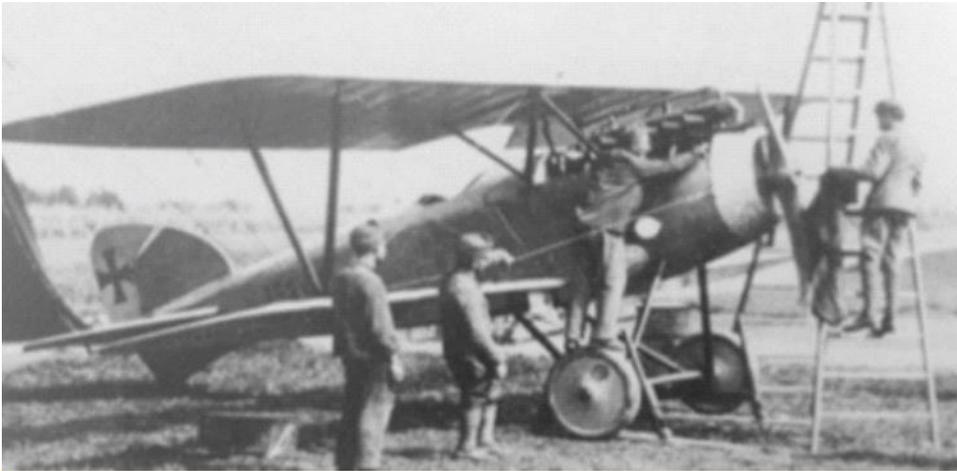
El 28 de julio de 1914 había dado comienzo la Primera Guerra Mundial, también llamada “*La Guerra Europea*” o “*La Gran Guerra*”. Las noticias que llegaban desde el viejo continente eran seguidas con atención por las enseñanzas que iba dejando en materia militar el conflicto, sobre todo en lo concerniente al uso del aeroplano como arma de guerra. Si bien había tenido su bautismo como tal en la guerra Ítalo-turca, la evolución fue notable, trayendo aparejado nuevas tácticas de combate aéreo y, sobre todo, el nuevo armamento incorporado. Los aviones eran utilizados como cazas, bombarderos, reconocimiento y hasta en funciones anti submarinas.

La aviación se mostraba al mundo como una nueva arma letal y con identidad propia. Ya no solo los franceses eran quienes llevaban la delantera. Los alemanes, italianos e ingleses se sumaban al club selecto de poseer verdaderas fuerzas aéreas. Aun así, muchos mandos en los ejércitos consideraban al avión como un elemento auxiliar de la infantería y caballería, ideal para realizar observaciones a grandes distancias.

Y en base a las experiencias recogidas durante la guerra, fue la R.A.F. (Royal Air Force) la primera en independizarse en el mundo, estableciendo como fecha de fundación el 1° de abril de 1918.

No es propósito de este trabajo adentrarse en los pormenores de la gran guerra, pero si es bueno recordar que, como ya se dijo, en base a la evolución del avión como arma de guerra, surgió la necesidad de incorporar nuevos

especialistas en aviación, y aquí tienen un rol preponderante las nuevas especialidades que serían siendo ocupadas por Suboficiales.

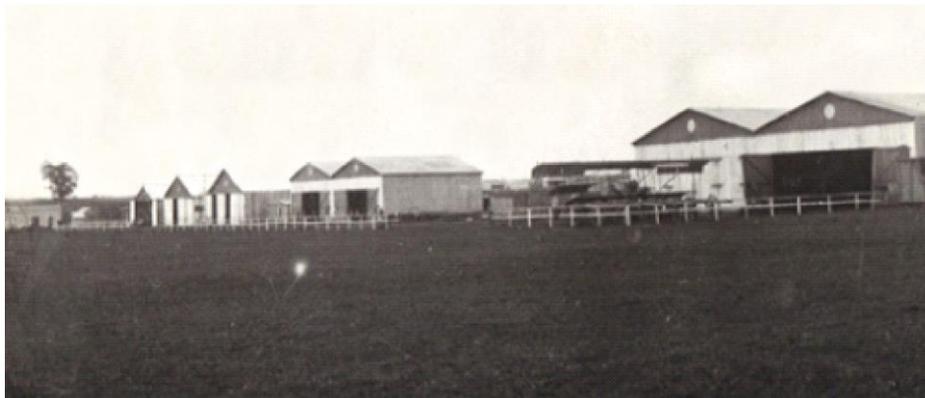


Un caza alemán Albatros D-III es asistido por personal de tierra.

Foto: Sitio Web combatace.com

Como Principios y Normas de Instrucción, la E.A.M. enfatizaba la instrucción eminentemente práctica a fin de permitir una inmediata aplicación. Con respecto a los Suboficiales Conductores de Aeroplanos, estos estaban incorporados en el llamado Curso B. La misión de los mismos estaba más que clara:

"Preparar Sub-Oficiales de las diferentes armas como Conductores de Aeroplanos en cuya misión deben adquirir gran práctica y dominio a objeto de inspirar la necesaria confianza a los Oficiales Observadores a quienes por regla general deberán conducir a cumplir su misión. Los Conductores de Aeroplanos deben saber orientarse perfectamente bien y ser capaces de llenar la misión de agentes de unión y aún desempeñarse en la exploración cercana".³⁰



A medida que el presupuesto lo permitía, la E.A.M. se ampliaba con nuevas y necesarias instalaciones. Año 1916.

Foto: Archivo del Autor.

³⁰ ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR. MEMORIA ANUAL 1916, Cap. II. Principios y Normas para la Instrucción. Anexo E. Planilla 5. (Archivo D.E.H. – F.A.A.).

En 1920, Los Conductores de Aeroplanos tendrían la oportunidad de realizar otro curso con material más moderno y aprender nuevas técnicas de vuelo.



El biplano Farman fue el principal avión de instrucción utilizado para el Curso de Suboficiales Conductores de Aeroplano.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A..

CONSCRIPTOS DE SERVICIOS DE AVIACIÓN Y RADIOTELEGRAFÍA.

A fines del año 1916, y con el objetivo de llenar la necesidad de proveer personal de condiciones apropiadas para las especialidades de Aviación y Radiotelegrafía Militares (ya se habla de “especialidades”), el personal de Conscriptos destinados a los Servicios de Aviación y Radiotelegrafía deberían ser instruidos como Reservistas³¹, de acuerdo a las exigencias técnicas de estos servicios.

Este personal de Conscriptos debería reunir las siguientes condiciones:

- Tener instrucción primaria.
- Ser de constitución robusta y excelente salud.
- Poseer uno de los siguientes títulos:
 - Mecánicos, Electricistas, Telegrafista, Motoristas, Carpinteros, Herreros, Loneros, Cordeleros, Talabarteros, Químicos, Dibujantes, Fotógrafos, haber prestado servicios en talleres de Aviación o Radiotelegrafía o cursado escuelas técnicas.³²

Luego de la finalización de los contratos, los Conscriptos proseguían (si así lo quisiesen), en la Aeronáutica Militar como civiles o bien como Clases.

³¹ RESERVISTAS DE AVIACIÓN: La Reserva de Aviación era una fracción de la reserva nacional, formada a partir de la Ley N° 4.707, que incluía a los ciudadanos pilotos civiles comprendidos entre los 21 y los 30 años de edad. La Guardia Nacional de Aviación, regida bajo la misma ley, comprendía al segmento de ciudadanos de 30 a 40 años. Ambos estamentos de la reserva, en caso de movilización, debían incorporar a los ciudadanos a los destinos desempeñados durante su servicio militar. El 5 de abril de 1915, se creó el Curso de Reservistas de Aviación y el 6 de julio se realizó el llamado de alumnos para el curso y se aprobó el reglamento para funcionamiento de curso especial de aviadores reservistas, el 6 de julio se concretó el primer llamado y el 11 de enero de 1916 se otorgó el título de Reservista de Aviación a la primera promoción de aviadores civiles y militares. histarmar.com.ar/AVIACION/EIRoldelaAEenAviacCivil.htm.

³² Boletín Militar N° 4.594. 1era. Parte. Buenos Aires, noviembre de 1916.

"Como compensación al constante peligro en que su situación los coloca, el tiempo de servicio en la Aeronáutica Militar se considera como mando de tropas en campaña, computándose doble a los efectos del retiro".

Boletín Militar N° 1.160, 2da. Parte. Diciembre 11 de 1916.

También se establecían en el B.M. N° 1160 2ª Parte, para la Aeronáutica Militar, las siguientes órdenes:

Los Suboficiales "Conductores de Aeroplanos" y "Mecánicos Motoristas" usarán ropa de paño fino, calzado tipo archivista e insignias análogas a la de los Suboficiales del Servicio Radiotelegráfico.

El Servicio Aeronáutico Militar, usará el uniforme del arma de Ingenieros y como emblema un dragón en vuelo en actitud ofensiva.

CLASES MECÁNICOS DE AEROPLANOS.

A pesar de que todas las especialidades de aviación son fundamentales para el cumplimiento de la misión, que en este caso es el vuelo seguro del aeroplano, la tarea del mecánico es una de las más importantes. En sus manos recae la responsabilidad de, nada menos, el regreso con vida del piloto aviador.

"Fueron los verdaderos forjadores del buen éxito de un piloto -por lo general profesional- de quién eran su primer admirador y cuya suerte consideraba como suerte propia".³³

Los primeros pilotos en arribar a nuestro país lo hacían acompañados de sus máquinas y de sus mecánicos. Incluso el Ingeniero Jorge Newbery había contratado uno de nacionalidad francesa, Paul Gailliz.

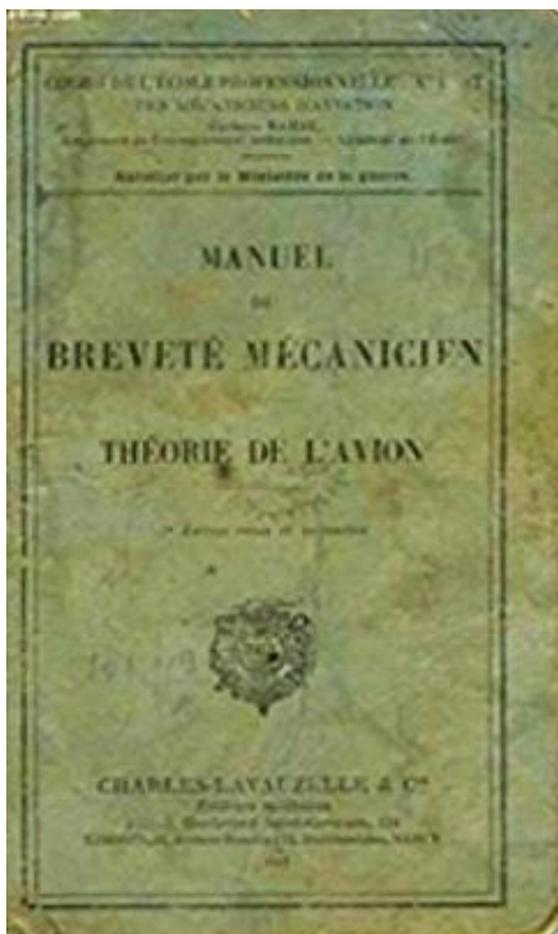
Como se ha visto, el Aero Club Argentino tuteló a la Escuela de Aviación Militar hasta finales del año 1915. La instrucción aérea estaba a cargo de aviadores de la institución (Marcel Paillette, Alberto Mascías) quienes tenían a su cargo la formación de los aviadores militares. Es preciso recordar que no existían aeronaves "militares" y menos aún procedimientos relacionados con el combate aéreo.

Los mecánicos no fueron la excepción. También fueron contratados por el Aero Club Argentino para prestar servicios en la E.A.M. Ambrosio Garagiola³⁴ fue el primer Jefe de Mecánicos y Ambrosio Taravella³⁵ como Jefe de Taller. Ambos conformaron un equipo junto a otros que, con el tiempo, conformarían la base inicial de la Fábrica Militar de Aviones a partir de su creación en 1927.

³³ BIEDMA RECALDE, Antonio. "ANTAÑO Y SUS MECÁNICOS", Revista Nacional de Aeronáutica, abril de 1958.

³⁴ GARAGIOLA, Ambrosio: Primer mecánico de la EAM. Se diplomó de Piloto Aviador el 16 de julio de 1913. Al año siguiente fue contratado por el Gobierno Brasileño para formar a los pilotos militares de ese país. Falleció mientras efectuaba una demostración en vuelo de una aeronave de construcción brasileña el 7 de febrero de 1915. Precursor de la Aeronáutica Argentina.

³⁵ TARAVELLA, Ambrosio: Nacido el 19 de abril de 1893 en Saladillo, Bs.As. Egresó como Ingeniero Aeronáutico en Paris, Francia (1922). Tuvo una destacada trayectoria en la Fábrica Militar de Aviones. El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Córdoba lleva su nombre en su honor. Falleció el 3 de marzo de 1988.



Portada correspondiente al primer manual para mecánicos de aviación. De origen francés, con él se instruyeron los primeros Clases de esa especialidad.

Foto: Colección del Autor.

Los primeros antecedentes relacionados con Clases o Suboficiales mecánicos de aeroplanos están dados en testimonios brindados por el Ingeniero Ambrosio Taravella:

*“En sus comienzos y por disposición de la Dirección de la E.A.M. del Palomar, un cierto número de Suboficiales fueron destinados a los talleres de la Escuela a los efectos de cooperar con el personal civil en los trabajos de reparación y mantenimiento del material aeronáutico de ésta; este personal fue el siguiente: Francisco Sánchez, Ramón Alderete, José A. Sábado, los hermanos Barrufaldi, Juan Cueto, Ángel Albornoz, Segundo Gómez, N. Moretti y otros más”.*³⁶

Aunque este personal no necesariamente era de la especialidad, como se dice vulgarmente “colaboraron y metieron mano en los fierros”, siendo además sumamente importante el aprendizaje en mecánica, ya que todos ellos eran pilotos.

³⁶ TARAVELLA, Ambrosio: “SETENTA AÑOS DE SERVICIOS AERONAUTICOS” Historia Ilustrada. Ediciones Culturales Argentinas. Buenos Aires, 1982. Pág. 121.

ESCUELA DE APRENDICES MOTORISTAS.

Debido al exiguo presupuesto que recibía la E.A.M. por parte del Ministerio de Guerra, se hizo necesario racionalizar el material y gastos.

Mientras el mantenimiento de las aeronaves corrió por parte del Aero Club Argentino, los sueldos de los mecánicos eran abonados por el llamado "*Fondo Patriótico*", aquel que se había formado para financiar a la aviación militar en sus primeros años.

Tan complicada era la situación, que se pensó en cerrar la E.A.M. De hecho, Ambrosio Garagiola, principal mecánico referente, emigró a Brasil a fines de 1913, contratado por el gobierno de ese país con el fin de aprovechar su experiencia en la nueva escuela de vuelo carioca.

A pesar de esta magra situación, se decidió formar mecánicos motoristas en El Palomar a partir de 1916 y así contar con mano de obra más barata. Se logró obtener fondos adicionales que permitieron ampliar los talleres y dotarlos de material herramental juntamente con un aula para los futuros aprendices.



Talleres de El Palomar. Carpintería, a cargo de Pedro Rielo.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

Tomada la decisión, la citada Escuela de Aprendices Motoristas estaría a cargo del Ingeniero Edmundo Lucius.³⁷ Además, se establecía que contaría con el siguiente personal:

- Un Sargento 1° Encargado.
- Un Maestro de Taller Profesor.
- 20 Soldados Voluntarios Aprendices Motoristas.

Se establecía como horario para clases:

- TALLERES: De 6:30 a 11 a.m. y de 2 a 5.30 p.m.

³⁷ LUCIUS, Edmundo: Ingeniero Aeronáutico. Egresado de la Universidad de Zúrich. Diplomado Aviador el 16 de octubre de 1915 (Reservista). Destacada actuación en la EAM. Fundador de la Revista "ICARO". Falleció el 21 de diciembre de 1943.

PRINCIPIOS Y NORMAS PARA LA INSTRUCCIÓN

Curso C: Todo aeroplano debe disponer de un motorista responsable del perfecto funcionamiento del motor y buenas condiciones de vuelo del conjunto. El Curso C llena la misión de convertir en motoristas a cierto número de aprendices mecánicos, los que, a más de la conservación y montaje de su motor, deben saber efectuar las reparaciones factibles de hacer en campaña. Aprenderán así mismo la composición y construcción de todas las piezas de su aeroplano. Su instrucción durará dos años.³⁸

Los Cursos estipulados que involucraban a Clases, Suboficiales y Conscriptos eran designados con letras.

- Curso B: Suboficiales Conductores de Aeroplanos.
- Curso C: Motoristas.
- Curso F: Conscriptos de Planta Orgánica – Talleres.

Los futuros motoristas deberían cursar las siguientes materias:

- Nociones de mecánica y motores.
- Fragua y soldadura.
- Carpintería y entelado.
- Ajustaje.
- Montaje de motores.
- Gimnasia.
- Dibujo.
- Instrucción militar.

Un motor Gnome de 4 cms. de diámetro con hélice de 8 centímetros de alto. Estos distintivos se llevarían en la parte externa de ambas mangas encima de las insignias de grado. Serán de bordado dorado fino.

Nómina de Aprendices Motoristas ingresados a la E.A.M. en el año 1916:

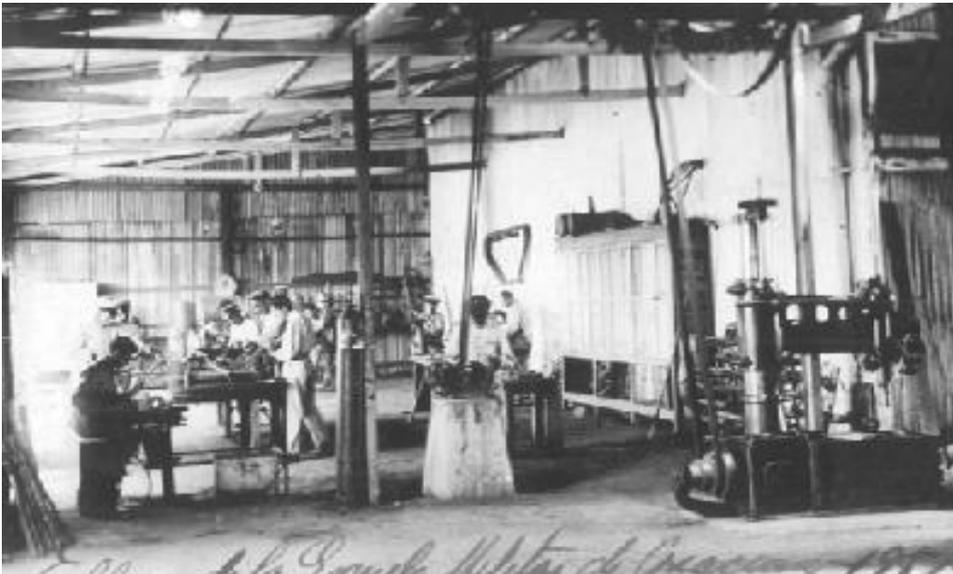
- Santamaría Acrata.
- Pablo E. Adeler.
- Alfredo Adaro.
- Juan Bustos.
- Alfredo E. Bisero.
- Ruperto Bernardello.
- Carlos Braghiroli.
- Enrique R. Costallat.
- Matías Cajigao.
- Enrique Del Cuadro.
- Leopoldo Evangelista.



DISTINTIVO DE
SUBOFICIALES MECANICOS
DE AEROPANOS
(MOTORISTAS)

³⁸ ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR. MEMORIA ANUAL 1916 Cap. II. Principios y Normas para la Instrucción. Anexo E. Planilla 5. (D.E.H. –F.A.A.).

- Raúl Martínez.
- Carlos Nixdorff.
- Fermín Paz.
- Pedro Radice.
- Pablo Schreiber.
- Hércules Serra.
- Pedro Taborda.
- Juan Valentini.
- Carlos Villegas.
- Enrique Parodi (peruano).
- Manuel Sánchez Ortega (peruano).



Talleres de El Palomar. Aprendices Motoristas en tareas diarias.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

Cada mecánico tenía a su cargo un avión.

Por ejemplo, Guillermo Gianera figuraba como encargado de los biplanos Farman N° 1 y 2. Al citado Suboficial Precursor lo tomaremos de referencia para conocer cómo era la vida de un mecánico motorista en aquellos años iniciales.

"Corría el año 1913. Tenía yo veinte años y el 9 de junio me incorporaron al Regimiento N° 1 de Ingenieros en Campo de Mayo. Mi Padre conocía al Ingeniero Jorge Newbery y sabía de mis ansias por ingresar a El Palomar para aprender mecánica..."

Así comenzaba el relato de este Suboficial Ayudante Precursor de nuestra aeronáutica, en ocasión de una nota a la Revista "Aeroespacio" en junio de 1972.³⁹ De allí extraemos los principales conceptos:

"El 14 de junio de 1913 me incorporé a la E.A.M. 'El Palomar'."

"Gracias a mi primer Jefe de Mecánicos, Ambrosio Garagiola, pronto me vi enlazado con los fierros queridos..."

"En 1914 me negué a aceptar mi promoción a Jefe de Mecánicos..."

"En los hangares teníamos mucho trabajo. Ante mis deseos de acompañar a los pilotos en sus vuelos, aceptó una tarde el ofrecimiento del Teniente Padilla y sin pensarlo casi... hicimos el primer vuelo registrado en el país como 'Vuelo Nocturno', ya que a las 18 horas se veía poco y no había instrumentos..."

"En 1919 pasé a atender la máquina del Teniente Matienzo."

"El Farman era mi avión preferido, con él comencé mi oficio... también los Blériot y el Caudron me encantaban."



Dos Precursores: Guillermo Gianera (con las manos en los bolsillos) y Toribio Pino.

Foto: Archivo del Autor.

³⁹ CROSS, Tamara, SUBOFICIAL AYUDANTE (R) GUILLERMO GIANERA. Dialogando con nuestros Cóndores, en Revista "Aeroespacio", junio de 1972, Págs. 40/41.



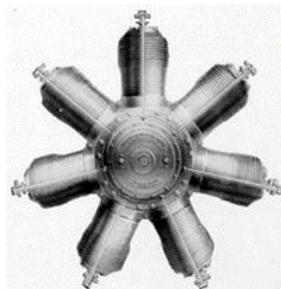
Primeros Motoristas de la E.A.M. posan junto a un banco de pruebas de motores y delante de un cobertizo de lona transportable.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.



Banco de pruebas de motores realizado por motoristas.

Foto: Archivo del Autor.



Motor Gnome 50 CV.

Foto: Sitio Web es.wikipedia.org

CONSCRIPTOS DE PLANTA ORGÁNICA

Los Conscriptos de planta orgánica de la Escuela más aptos por sus condiciones y perfecciones, una vez que hubieran terminado su período de recluta, serían destinados a prácticas de taller; a fin de que adquieran suficiente experiencia para que, una vez licenciados, pasen a formar parte de la maestranza de reserva del servicio Aeronáutica Militar (ver nota al pie 31) en la especialidad que hayan demostrado mayor rendimiento.⁴⁰



Conscriptos y Motoristas en acción. Aquí preparando a un Morane Saulnier Tipo L "Parasol" antes de emprender un vuelo.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.



Emblemas de fábricas aeronáuticas muy bien conocidas por nuestros primeros mecánicos de aeroplanos: Morane Saulnier, Nieuport, Breguet.

Imágenes: Sitios Web aviafrance.com y maquetland.com,

Hasta aquí, un resumen de cómo fue la formación de los primeros Clases y Suboficiales de la llamada "época heroica" de nuestra incipiente aviación militar. Como fueron naciendo las distintas especialidades, muy pocas en esos años, y el papel de los Conscriptos, Reservas y Aprendices Motoristas, pues también de ellos surgiría el personal que luego integraría las bases de lo que hoy conocemos como "Grupos Técnicos".

A propósito del personal técnico, se sabe de la camaradería o familiaridad que lo une con el piloto aviador. Sin embargo, los Principios y Normas para la Instrucción de la aviación militar se encargaban de aclarar que:

⁴⁰ ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR. MEMORIA ANUAL 1916. Cap. II. Principios y Normas para la Instrucción. Anexo E. Planilla 5. (D.E.H. - F.A.A.).

*"No deberá perder de vista al personal que antes de técnicos especialista, se es militar, y que en todos sus actos debe primar por, sobre todo, su espíritu, educación y corrección militar, así como también una bien entendida camaradería. Los Superiores y Profesores, no se limitarán para impedir por todos los medios el desarrollo de la vanidad y rivalidades que la aviación despierta en los faltos de carácter o incapaces de dominar ciertos instintos."*⁴¹

CLASES Y SUBOFICIALES COMPAÑÍA AERONÁUTICA

El Programa de Instrucción para las Tropas que conformaban la llamada "Compañía Aeronáutica" establecía en el llamado "Período de Compañía" el siguiente "Reglamento de Ejercicios", que incluía a los Suboficiales destinados en la misma. Por ejemplo, AVIACIÓN:

- Instrucción de carreteo (*).
- Equitación y Transporte de elementos de aviación.
- Distinción de monoplanos y biplanos.
- Nomenclatura de las partes principales de los aeroplanos.
- Manejo y maniobras de los aeroplanos en la pista.
- Manera de largar los diferentes tipos de aeroplanos para el despegue.
- Medidas que deben tomarse cuando se cuida un aeroplano fuera del aeródromo (con respecto al viento).
- Carga y descarga de los aeroplanos en los carros-modo de transportarlo en el ferrocarril, etc.⁴²

(*) Acción de conducir una carreta. No confundir con el movimiento de una aeronave en plataforma.

También se establecía la distribución del personal en los Talleres de la Escuela según la profesión de cada uno.

La importancia de conocer sobre mecánica y nomenclatura del automóvil era una materia fundamental para los Suboficiales. Recordemos que la E.A.M. contaba con el "Anasagasti", donado por su constructor, el Ingeniero Horacio Anasagasti, de valiosa utilidad para el traslado del personal dentro del campo de aviación.

Por supuesto que los Suboficiales destinados en la Compañía Aeronáutica (hoy Compañía de Tropas) eran todos combatientes y su función principal era estar preparado para el ello, desempeñándose como Auxiliares del Jefe de la punta de Infantería – Observadores.

También recibían instrucción en Aerostación. Los globos seguían siendo parte de la aeronáutica militar, complementándose con los aeroplanos. Las ascensiones seguían realizándose desde el Parque de Belgrano y otras, desde El Palomar. Para cumplir con la misión, los Suboficiales deberían instruirse en las siguientes materias:

- Nomenclatura del material.

⁴¹ ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR. MEMORIA ANUAL AÑO 1917. Compañía Aeronáutica. Programa de Instrucción dada a la Clase de 1896. Anexo G. Planilla N° 8.

⁴² Ibídem.

- Preparación del material para una ascensión.
- Manera de arreglar el material en el Parque.
- Manejo del material.
- Conservación y reparación del material.⁴³

Para el año 1917 la Aeronáutica era un Servicio dentro del Ejército Nacional (recien en el año 1922 pasaría a denominarse Ejército Argentino), y para formar parte del mismo, el Suboficial debería contar con una “mayor preparación, mayor espíritu militar, abnegación, disciplina y de conducta ejemplar, debiendo separarse del mismo a todo aquel que no reúna en suficiente proporción estas condiciones indispensables”.



La carga y descarga de los aeroplanos para su traslado en carros y ferrocarril era una de las funciones atribuidas al personal de la Compañía Aeronáutica. En la foto se observa el procedimiento para embarcar un Blériot XI Bis en la estación de El Palomar, ferrocarril “Del Pacífico”. En primer plano el Ingeniero Alberto Mascías y el Jefe de Mecánicos de la E.A.M., Ambrosio Garagiola, detrás, un soldado de la Compañía Aeronáutica. Año 1913.

Foto: Archivo Familia Garagiola.

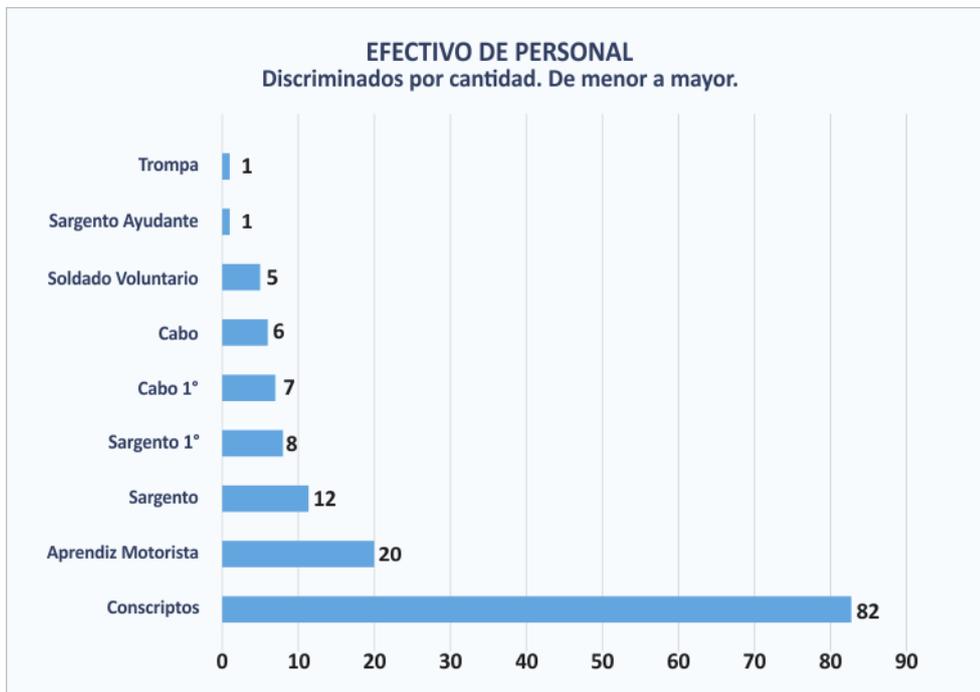
⁴³ ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR. MEMORIA ANUAL AÑO 1917. Compañía Aeronáutica. Programa de Instrucción dada a la Clase de 1896. Anexo G. Planilla N° 8.



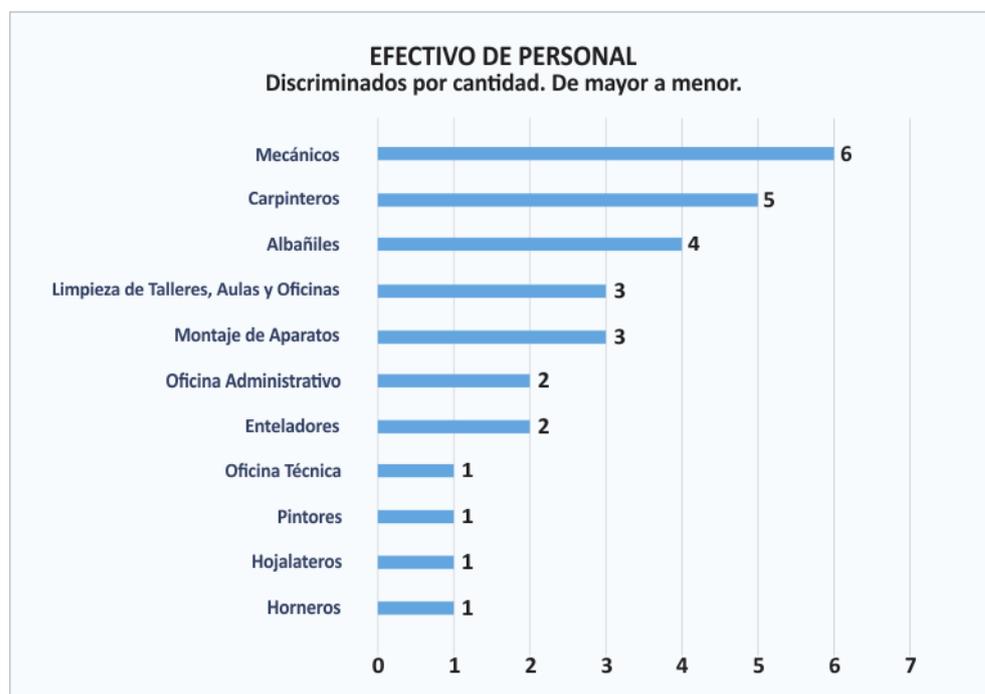
Soldados de la Compañía Aeronáutica en otra de sus funciones, En este caso colaborando con la ascensión de un globo aerostático a los mandos del Sargento 1° Francisco Sánchez.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A..

PERSONAL DE SUBOFICIALES ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR. AÑO 1917.



Datos obtenidos de la Memoria Anual de la Escuela de Aviación Militar, Año 1917.



CLASES Y SUBOFICIALES RADIOTELEGRAFISTAS DE AVIACIÓN

MANDO DE TROPA A LOS MILITARES AFECTADOS A LOS SERVICIOS DE AVIACIÓN Y RADIOTELEGRAFÍA.

Se declaran comprendidos en el mando de Tropas a los militares afectados a los Servicios de Aviación y de Radiotelegrafía del Ejército.

Boletín Militar N° 1.432, 2da. Parte, octubre 22 de 1919.



Barracas del Servicio Radiotelegráfico de Aviación en construcción.

Foto: E.A.M. Memoria Anual 1917.

La especialidad de Radiotelegrafista iba ganando terreno y demostrando su importancia dentro del Servicio de Aeronáutica Militar. Hacia el año 1918 la

aviación militar realiza su primer despliegue en maniobras en la provincia de Entre Ríos junto a la 3° División del Ejército Nacional.⁴⁴

La oportunidad se presenta válida para demostrar en el terreno la utilidad del avión como arma de guerra, aunque la reducida flota aérea nacional contaba con aparatos ya desfasados, cuya utilidad se limitaba a los vuelos de observación y ninguno en condiciones de combatir en el aire y mucho menos funciones de bombardeo.

Sin embargo, se pusieron en práctica todos los conocimientos adquiridos y se desplegaron los medios junto a los suboficiales y clases de la E.A.M.

SUBOFICIALES PILOTOS MILITARES:

- Sargento 1° Dante Ferrari.
- Sargento 1° Luis Barrufaldi.
- Sargento 1° José Sábato.

SUBOFICIALES SUB INSTRUCTORES DE TROPA:

- Cabo 1° Tomás Pino.
- Cabo Ricardo Godoy.
- Cabo Fernando Beguelia.
- Cabo Tomás Quesada.

ENFERMERO:

- Cabo 1° Antonio Carini.

RADIOTELEGRAFISTAS:

- Sargento 1° Isaac Molina.
- Sargento Rodolfo Izaurralde.
- Cabo 1° Antonio Propato.
- Cabo 1° Agustín Salgado.
- Cabo 1° Ireneo Godoy.
- Cabo José Rodríguez.
- Cabo Wenceslao Smelik.

COMUNICACIONES DESDE EL AIRE

En 1919, el Teniente 1° Carlos Udry, Piloto Aviador y especialista en material radioeléctrico (comunicaciones) venciendo numerosos obstáculos de la época, consigue obtener gran éxito al contar con la colaboración de Suboficiales Pilotos de reconocida capacidad; adaptar el material de vuelo a un avión Voisin Salmson 140 HP efectuando el vuelo el Sargento Luis Barrufaldi; después, siguiendo con sus ensayos el Teniente 1° Udry instaló el

⁴⁴ Los ejercicios militares se desarrollaron en la provincia de Entre Ríos con un total empeñando superior a los 10.000 efectivos. Como es de estilo, se configuraron dos bandos: el Azul y el Rojo que llegaron a la provincia a partir del 30 de marzo. Se desarrollaron entre 18 y 29 de abril de 1918 y la desconcentración de los efectivos comenzó el 1 de mayo.

material en un avión Caudron G. III de 120 HP. a cargo del Sargento Piloto Juan Carlos Goggi.



Avión Caudron G-III perteneciente a la E.A.M. en vuelo.

Foto: Archivo del Autor.

El teniente Udry se encuentra más tarde formando parte de una Escuadrilla afectada a los Servicios de Aerofotografía y Reconocimiento, asignándosele el avión Caudron mencionado, esta vez piloteado por el Sargento Dante Ferrari y actuando el mencionado oficial como observador y radioperador, interviniendo en los ejercicios de la época en comunicaciones avión a tierra-tierra a avión (Reglaje de tiro).⁴⁵

De esta forma, podríamos afirmar que fueron los comienzos de la especialidad que hoy conocemos como Comunicaciones.

MISIONES AÉREAS ITALIANA Y FRANCESA

Al finalizar la Primera Guerra Mundial las naciones vencedoras enviaron a distintos países misiones aeronáuticas a los efectos de un acercamiento en las relaciones y en algunos casos como agradecimiento.

La primera en llegar a nuestro país fue la llamada Misión Aérea Italiana, que incluía pilotos, mecánicos, aeronaves y hasta sus propios hangares. Lo hizo en marzo de 1919 instalándose en El Palomar y en San Fernando.

Los italianos fueron recibidos efusivamente por los miles de compatriotas que habitaban en nuestro país, llegados en las oleadas migratorias de fines del siglo XIX y principios del XX.

La Escuela de Aviación Militar cambió drásticamente su fisonomía. Se sumaron nuevos “cobertizos” desmontables traídos por la misión, pero lo que realmente nos importa es lo relacionado a los suboficiales, que posibilitó la transferencia de conocimientos, experiencia de guerra, aeronaves modernas, instrucción a través de personal altamente calificado.

Entre los componentes de la misma, que estaba presidida por el Barón Antonio De Marchi, se encontraban los siguientes Suboficiales:



ANTONIO DE MARCHI
BARON
JEFE DE LA MISIÓN
ITALIANA
(Sitio Web Histamar)

⁴⁵ DEL PINO, Alejandro. S.M. (R). EL SUBOFICIAL EN LA AERONÁUTICA, en “ELEVACIÓN”, Publicación del Círculo de Suboficiales de Aeronáutica. N° 3. Año 1968. Pág. 19.

- Sargentos Mario Liverani, Nicolás Bó, Mario Argenta, Valerio Valeriano, Pablo Anfosso. Todos ellos eran Pilotos.



Panorama que presentaba la E.A.M. "El Palomar" con la llegada de la misión aérea italiana. En primer plano los cobertizos desmontables tipo "Varesse".

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A..

Los italianos transmitieron sus invaluable conocimientos a los argentinos, y estos tuvieron la oportunidad de conocer de cerca aeronaves modernas probadas en combate y distintas formas de trabajar en condiciones similares a una guerra.

Además de las demostraciones aéreas realizadas, la visita de la misión sirvió para que el público en general se maravillara con las maniobras de los afamados pilotos italianos, y que muchos empezaran a ver a la aviación militar como una opción de vida. Sorprendía a estos interesados cuando, a su pregunta, de quien era el piloto, la respuesta era "*el Sargento Bo*" (a modo de ejemplo) lo que hacía mantener las esperanzas al futuro ciudadano candidato, ya que no todos podían acceder como cadetes al Colegio Militar de la Nación.



El Barón De Marchi junto a los oficiales y suboficiales de la misión aérea italiana.

Foto: Revista "Caras y Caretas"

Finalmente, la misión aérea italiana dejó nuestro país dejando como testimonio de su paso, los conocimientos aportados y abundante material aéreo con sus correspondientes repuestos y accesorios.

El Sargento 1º Juan Carlos Goggi fue el encargado de brindarle la despedida por parte de los suboficiales argentinos. El 13 de septiembre de 1919, a bordo del vapor “*Re Vittorio*”, los italianos regresaban a su patria.

EL TURNO DE LOS FRANCESES

Como se dijo en un principio, la aviación militar francesa era el espejo en dónde se miraba la Argentina. Si bien no había tanta familiaridad como con los italianos, los aviadores galos venían acompañados de una gran fama, obtenida a sangre y fuego durante la gran guerra.

La misión vino presidida por el Teniente Coronel Charles Maurice Precardin y al igual que la italiana, dejaron por sus pasos, conocimientos, consejos y amistad. Llegaron al puerto de Buenos Aires en dos contingentes: el primero lo hizo el sábado 6 de setiembre de 1919 y el segundo, el día 20 del mismo mes.

Entre los integrantes se encontraban los siguientes suboficiales:

- Sargento Piloto Pablo Moreau.
- Sargento Piloto Jorge Combes.
- Sargento Piloto De Louette.
- Sargento Piloto Gillet.
- Sargento Mecánico Carres.
- Sargento Radiotelegrafista Calam.
- Sargento Fotógrafo Wilhern.

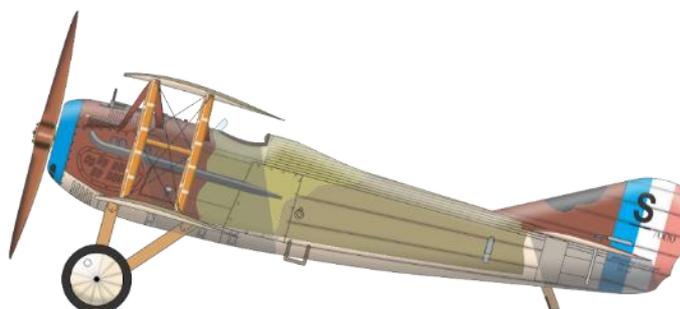
La mayoría de ellos eran verdaderos “*Héroes de Guerra*”, recibiendo la “*Cruz de Guerra*” por sus actos de heroísmo.

Al igual que los italianos, se instalaron en El Palomar con sus aviones (unos 20) y hangares (tipo “*Bessoneau*”, de madera y tela) incluso creando una escuela de vuelo y hasta una línea aérea. Sin dudas, los aportes de estas dos misiones fueron fundamentales para la necesaria modernización de la aeronáutica militar argentina.

Los suboficiales argentinos obtuvieron el conocimiento como mayor legado. Los franceses se marcharon en los primeros meses de 1920.



CHARLES MAURICE PRECARDIN
TENIENTE CORONEL DEL
ARMÉE DE L'AIR
JEFE DE LA MISIÓN FRANCESA
(Archivo Association Mémoire
de Mermoz)



SPAD XIII, uno de los aviones de la comitiva francesa.

Imagen: aldocampos®



Izquierda: El Piloto Lawrence León, representante de la casa "Curtiss" junto al Cabo Pablo Bidalun, en El Palomar, año 1919.



Los Sargentos Barrufaldi y Méndez, beneficiarios directos de las enseñanzas italianas y francesas.

Fotos: Archivo D.E.H. - F.A.A..



Los Ases también son Suboficiales. El Sargento André Chainat fue uno de ellos. Un ejemplo de los palmares con los que venían acompañados los integrantes de la misión francesa.

Foto: Archivo del Autor.

RESUMEN CAPÍTULO I

La llamada “*época heroica*” iba quedando atrás. Para el año 1920 la aviación militar se afianzaba como un arma distinta, independiente. Habiendo demostrado en una cruenta y larga guerra, que el uso de la misma no solo se limitaba a la observación del enemigo desde las alturas. Además, lo más importante: con identidad propia.

Así lo entendieron los ingleses, cuándo en 1918 crearon a la R.A.F. (Royal Air Force) convirtiéndose en la primera fuerza aérea independiente del mundo.

En nuestro país, la “*flotilla aérea militar*” dependiente del Ejército Nacional, luchó contra las adversidades desde la misma creación de la Escuela de Aviación en El Palomar, hecho ocurrido el 10 de agosto de 1912. Huérfana de recursos y con un exiguo presupuesto, pudo mantenerse en operaciones durante los primeros años de su existencia, gracias a la tutela del Aero Club Argentino (hasta diciembre de 1915) y, sobre todo, al empuje y amor por la actividad de su personal, quienes vislumbraban estar trabajando al servicio del futuro.

Muchos fueron los Clases del Ejército Nacional que, a pesar de “*venirse a menos*”, optaron por ingresar a la “*volación de El Palomar*”, dejando de lado sus especialidades de origen y hasta sus jerarquías. Era como empezar de cero.

La aviación era vista como un deporte de alto riesgo, y hasta menospreciada. Reservada solo para un grupo de acaudalados “*sportman*”, había que demostrarle a los ciudadanos y a las autoridades el valor de la misma, tanto en lo civil como militar. En síntesis, ese era el espíritu reinante cuando se sembró la semilla del futuro cuadro de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina

Aun así, se fueron formando las primeras profesiones o especialidades específicamente relacionadas con la aviación: “Sub instructores de Tropa”, “Pilotos de Aeroplanos”, “Enfermeros”, “Mecánicos de aeroplanos”, “Compañía Aeronáutica” y “Radiotelegrafistas”. A ellas les cupo ese honor.

GENESIS DEL
CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES
DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

CAPITULO II



1920 - 1935

GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
SUBOFICIAL MAYOR (R) WALTER MARCELO BENTANCOR

CAPÍTULO II

EL MÉTODO GOSPORT

La década del 20 comienza con augurios de modernización para la aviación militar argentina. Fueron de fundamental importancia las visitas de las misiones extranjeras en el año 1919 para que ello ocurriera.

Pero no solamente italianos y franceses estaban interesados en ofrecer y vender sus productos alrededor del mundo, también se sumarían los británicos.

Sabido es que luego de una guerra, los países vencedores se encuentran con grandes cantidades de material bélico es desuso y sus alicaídas economías buscan ingresos de divisas frescos. Es exactamente lo que sucedió luego de 1918.

A principios de 1919 llegó a Buenos Aires el Mayor (R) veterano de guerra del RFC (Royal Flying Corps) Frank Pilkington Scott, que trajo desarmado el biplano AVRO 504K Standard con motor Le Rhône 9JA de 112 hp matrícula H2476.⁴⁶

El 3 de febrero el Mayor Scott lo ensayó con éxito en El Palomar y el 2 de marzo efectuó demostraciones de vuelo ante autoridades presentes que resultaron muy convincentes respecto de las bondades del avión, que además poseía dobles comandos de vuelo y auriculares telefónicos para comunicación entre los tripulantes, elementos estos nunca usados en la Escuela de Aviación Militar.⁴⁷

Las intenciones de Scott eran, además de vender el producto de la casa AVRO, ofrecer métodos de instrucción para formación de pilotos en el menor tiempo posible, algo heredado de tiempos de guerra.

Este método de instrucción, llamado “Escuela Gosport”⁴⁸, causó buena impresión entre las autoridades argentinas.



Logotipo Avro 504 K

Imagen: aldocampos®

⁴⁶ BENNARDI, Luis Angel. “El Método Gosport y el AVRO 504”.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ El sistema de enseñanza así aplicado, conocido como Escuela Gosport, fue concebido en diciembre de 1916 e introducido al año siguiente por el instructor del Royal Flying Corps (RFC): Mayor Robert Raymond Smith-Barry (1886-1949) y no fue otra cosa que un plan de enseñanza metódico basado en el biplano entrenador británico AVRO 504 Gosport orientado sobre los principios de la psicología conductista. Este modo de adiestramiento fue la base del modo de instrucción militar y civil en la aviación argentina. En la localidad inglesa de Gosport funcionaba la Escuela de Vuelo equipada con estos aviones (BENNARDI, Luis Angel. “El Método Gosport y el AVRO 504”).



Avión Avro 504 K

Imagen: aldocampos®



La incorporación del AVRO 504 significó un adelanto muy importante para la aviación militar argentina. Suboficiales de la E.A.M. rodean al nuevo aparato en El Palomar.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

Finalmente, entre 1920 y 1922, la Escuela de Aviación Militar recibió veintidós AVRO 504K Standard, pintados de color verde oliva, reacondicionados a nuevo, equipados con motor rotativo de nueve cilindros Le Rhône 9JA de 16 litros de cilindrada y una potencia total de 112 hp, cuyos últimos ejemplares, matriculados del 1 al 22, estuvieron en servicio como aeronaves de entrenamiento y escuela hasta fines de 1927.⁴⁹

Para los Suboficiales de la Escuela de Aviación Militar, la incorporación del Avro 504K significó el acceso a nueva tecnología.

Los Pilotos Militares pudieron volar un avión moderno y entrenarse con métodos utilizados en países de vanguardia. Los mecánicos debieron realizar cursos relacionados al Motor, Estructura e Instrumental.

A pesar del adelanto que significó la incorporación del avión AVRO 504K, la instrucción aérea de un Piloto Militar no difería en mucho de uno civil. Quizás la diferencia radicaba en los ejercicios realizados con las tropas en maniobras, la observación y el arrojado de algún explosivo desde el avión (bomba). Tampoco se contaba aun con armamento a bordo de los mismos.

⁴⁹ BENNARDI, Luis Angel. "El Método Gosport y el AVRO 504".



El Sargento 1º Piloto Militar Juan Carlos Goggi (al medio), posa delante de un AVRO 504 K en El Palomar. El avión aún posee marcas de la Royal Air Force.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

Se podría afirmar que a partir de 1920 comienza un proceso de modernización del arma aérea, con cambios orgánicos, más incorporaciones de aviones, creación de nuevas bases aéreas y por, sobre todo de personal militar, en especial Suboficiales.

INCORPORACIÓN Y FORMACIÓN DEL PERSONAL DE CLASES Y SUBOFICIALES

Comenzada la década de 1920, no se presentaban cambios en lo referente a la incorporación y formación del Personal de Clases y Suboficiales a la aviación militar, continuándose con el sistema inicial implementado con la creación de la Escuela de Aviación Militar en 1912.

Los principales Institutos de Reclutamiento eran:

- La Escuela de Suboficiales “Sargento Cabral”.
- La Escuela de Aviación Militar de El Palomar.
- Escuelas y Organismos de Especialización.
- Escuela de Aplicación de Sanidad.
- Escuela de Mecánicos. (*)
- Compañía de Archivistas y Ciclistas.
- Compañía de Obreros Topográficos.⁵⁰

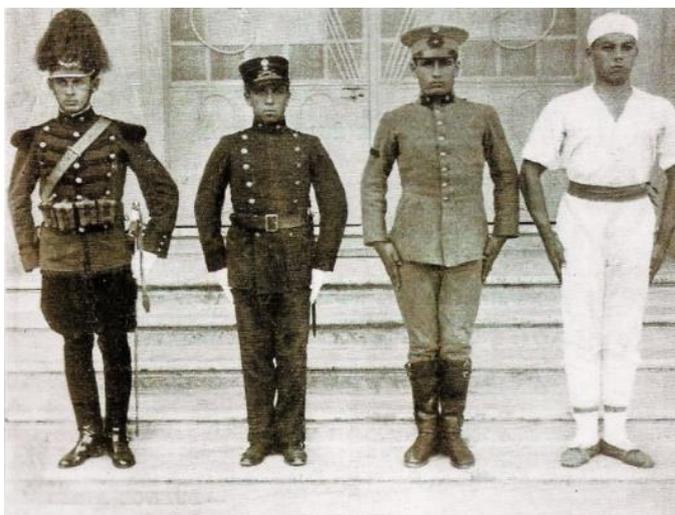
(*) Cambio de denominación y reestructuración de la Escuela de Armeros Militares: A partir del 13 de febrero de 1917 pasa a llamarse “Escuela de Mecánicos”⁵¹ a propuesta de la Dirección General de Arsenales; se fundamenta tal medida en la conveniencia de formar personal propio de operarios para Arsenales de Guerra y no solamente armeros.

⁵⁰ RESEÑA HISTÓRICA Y ORGÁNICA DEL EJERCITO ARGENTINO, Dirección de Estudios Históricos. Pág. 30

⁵¹ BOLETÍN MILITAR, Año 1917. 2ª Parte. N° 1181, pág. 33. Memorias del Ministro de Guerra. Año 1919, pág. 27.

En 1919 se dota a sus talleres de capacidad y suficiencia para obtener elementos útiles y evitar la contratación del personal extranjero que resulta oneroso.

Es necesario recordar que estos organismos de especialización forman el personal técnico tanto del servicio activo como de la reserva.



Aspirantes pertenecientes a la Escuela de Suboficiales "Sargento Cabral". Lucen los distintos uniformes en uso durante el año 1920. (Foto: Revista del Suboficial)

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

UNIDADES DE TROPA

Las unidades de tropa que constituyen la base orgánica del Ejército, comprendían el "Regimiento", "Batallón" y "Grupo", encuadrados en las armas de Infantería, Caballería, Ingenieros y Aviación, esta última en proceso de experimentación y organización.

CREACIÓN DEL SERVICIO AERONÁUTICO DEL EJÉRCITO (SAE)

Con la creación del "Servicio Aeronáutico del Ejército" (SAE) decretada el 23 de febrero de 1920, se marca una nueva era en nuestra aviación militar. Se designa Director al Coronel Enrique Mosconi y la Escuela de Aviación Militar pasa a depender directamente de este organismo.



Teniente coronel Alejandro Pastor Obligado



Coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi



Teniente coronel Jorge Bartolomé Crespo



Teniente coronel Luis Ángel Cassinelli

Directores del Servicio Aeronáutico del Ejército

Foto: SitioWeb Histarmar.com.ar

En lo que respecta a la incorporación de personal, se hizo hincapié en la Reglamentación de las condiciones y aptitudes físicas que deberían reunir los

“Oficiales, Suboficiales y Reservistas” que desearan incorporarse a la aeronáutica.

Agudeza visual normal, agudeza auditiva, estado de integridad absoluta de los órganos de la respiración, no pesar más 85 kilos (pilotos) eran algunas de las exigencias físicas, además de las normales para el servicio militar.



Las exigencias a las cuales deberían someterse los candidatos a ingresar en la aeronáutica militar. **Soy Milano!!** En alusión al Dr. Agesilao Milano, Jefe del Gabinete psicofisiológico de El Palomar.

Foto: Archivo del Autor.

Además de la parte física, se aprobaron los Programas Sintéticos del Plan de Estudios de la Escuela de Aviación Militar. El correspondiente al Curso de Suboficiales incluía para los años 1920-1921⁵²:

⁵² Boletín Militar N° 1.523, 2da. Parte. Buenos Aires, noviembre 25 de 1920.

- Características generales de los aviones.
- Vocabulario general aeronáutico.
- Aerostática (Aerostación).
- Meteorología (aerología).
- Motores (Mecanismos).
- Teoría del vuelo.
- Navegación aérea.
- Armamento.
- Estudio del terreno.
- Fotografía.
- Observación aérea.
- Telegrafía.

VESTIMENTA DE VUELO

Incluso hasta la vestimenta de vuelo comenzó a estandarizarse.

El 9 de diciembre de 1920 mediante Boletín Militar N° 1.528, 2da. Parte, se autorizaba al personal de la Escuela de Aviación Militar a utilizar, según modelos presentados:

- Saco de brin de aviador.
- Casco y gorra blanda.
- Se autoriza a no usar espuelas ni sable en vuelo.



El Sargento Piloto Militar Luis Barrufaldi ataviado con la nueva vestimenta para vuelo.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

BURBERRYS AVIATION OUTFIT.

Made in wind and weatherproof Gabardine, lined throughout with Camel Fleece or Quilted Eiderdown, maintains phenomenal warmth under the most severe conditions.

Remarkably light-weight, it affords perfect protection against wind, cold and rain and is so strong that broken stays cannot penetrate its dense texture.

The Hon. C. S. Rolls:—
"May I take this opportunity of telling you that the special aviation clothes you made for us have been most satisfactory."

Mr. C. Grahame-White:—
"I take this opportunity of thanking you for the suit I wore on my London-Manchester Flight, and feel I cannot recommend the material too highly where warmth and comfort are required."

Write for
"Brochure V"
post free.

BURBERRYS 30-33, Haymarket, LONDON.
10 Boul. Malesherbes, PARIS and Provincial Agents.

Publicidad británica Burberry Aviation Outfit. 1919. Equipo de Aviación fabricado en gabardina resistente al viento y a la intemperie.

Foto: Archivo del Autor.

COMPROMISO DE SERVICIO PARA SUBOFICIALES

Los Suboficiales que ingresen como alumnos a la Escuela de Aviación Militar, deberán contraer el compromiso de renovar por dos años el contrato de voluntario para servir en el Ejército, a contar desde la fecha en que cumplen el vigente a su egreso, si a la terminación del Curso les fuera acordado el Diploma de Piloto Militar.⁵³

PRUEBA DE EXAMEN PARA OPTAR AL DIPLOMA DE PILOTO MILITAR (SUBOFICIALES)

- 1º. Haber sido aprobado en el periodo preliminar *“Teórico y en el período de Pilotaje”*.
- 2º. Haber sido aprobado en las materias teóricas y trabajos prácticos del periodo de aplicación.
- 3º. Haber completado el número de horas de vuelo con máquinas de motor fijo que a juicio de la Dirección de la Escuela sean suficientes.
- 4º. Efectuar bajo fiscalización de una comisión de la Escuela las siguientes pruebas:
 - a) Realizar un raid de navegación directa de 150 kilómetros.
 - b) Realizar un viaje en triángulo de 200 kms. con aterrizaje.
 - c) Efectuar una prueba de altura a no menos de 2.000 metros.
 - d) Efectuar un planeo con máquinas de guerra desde una altura de 1.500 metros con el motor en ralentí; debiendo detener el avión en una zona de la pista de 150 mts de radio, señalada de antemano⁵⁴.

Otra de las medidas propuestas por el Coronel Enrique Mosconi como Director del Servicio Aeronáutico del Ejército (SAE) fue la de lograr que el personal permanezca destinado en el mismo, sin figurar en Comisión, ya que el mismo una vez finalizado los cursos de aviación, regresaba a su destino de origen. Vale recordar que el SAE seguía dependiendo de la Dirección General de Ingenieros .



Motoristas y Mecánicos posan junto al Sargento Próspero Sianja (medio) y delante de un Nieuport 28 (Foto: DEH-FAA)

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

⁵³ Boletín Militar N° 1.568, 2da. Parte. Buenos Aires, agosto 13 de 1921.

⁵⁴ Boletín Militar N° 1.591, 2da. Parte. Buenos Aires, diciembre 15 de 1921.



Los Sargentos Voladores. Las publicaciones especializadas se hacían eco de las actividades de los Suboficiales Pilotos Militares. Arriba, al medio, la figura del Capitán Don Antonio Parodi, gran impulsor e instructor de los Suboficiales aeronáuticos.

Foto: Revista "Aviación", año 1921.

ADOPTANDO EMBLEMA PARA AVIADORES Y PILOTOS MILITARES.

EL PODER EJECUTIVO DE LA NACIÓN

DECRETA:

Artículo 1º. Adóptese para los Aviadores Militares el emblema determinado por S.D. de fecha noviembre de 1913 (B.M. 778. 2ª. Parte) con el agregado de un escudo nacional de 15 milímetros de alto por 12 milímetros de alto por 12 milímetros de ancho, el que cubrirá el centro de las alas y hélice de aquel emblema.

Artículo 2º. Para los Pilotos Militares, se adopta el expresado emblema, diferenciándose del anterior, en su leyenda "Piloto Militar" y en el metal, que será de plata.

Boletín Militar N° 1.601, 2da. Parte. Buenos Aires, febrero 14 de 1922.





El Cabo 1° Piloto Militar José Honorio Rodríguez portando el nuevo brevet.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.



Soldado Motorista Castro Pastor

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

CUADRO DE SITUACIÓN

SUBOFICIALES

Durante la década del 20, la escala jerárquica de Suboficiales en el Servicio Aeronáutico del Ejército (SAE) no presentaría cambios con respecto a la anterior.

- Cabo.
- Cabo Primero.
- Sargento.
- Sargento Primero.
- Sargento Ayudante.

La permanencia en actividad no era más de 15 años de servicios.

Las Especialidades meramente aeronáuticas no se incrementaron, sólo se produjo la incorporación de un fotógrafo para realizar esta actividad desde el aire (fotografía aérea). Esto se mantendría hasta el año 1924.

Con la incorporación de aeronaves (Blériot-SPAD VII, XIII, Nieuport 28 C1, Ansaldo SVA 5 y Caudron G-3 EP2) se hizo imperiosa la necesidad de contar con mayor número de personal, en especial mecánicos y armeros, pues el nuevo material aéreo contaba con armamento.

Por otra parte, se organizó un Taller Central de Aeronáutica que se encargaría de fiscalizar los trabajos de mantenimiento del material aéreo del Ejército y civil.

Se continuaba con los Cursos de Pilotos Militares. Los alumnos provenían de destinos tales como:

- Escuela de Aviación Militar.
- Escuela de Tiro.
- Escuela de Suboficiales.
- Infantería.
- Artillería.
- Caballería.

La Escuela de Aprendices Motoristas proveía del personal especialista (mecánicos) quienes en su gran mayoría eran civiles y soldados, bajo la dirección del Ingeniero Edmundo Lucius.



El Ingeniero Edmundo Lucius (de traje, al medio) junto a los esforzados mecánicos de los talleres de El Palomar. Posan frente a un recién incorporado avión Caudron GIII.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

Los Suboficiales tendrían participación directa en la formación de aviadores y mecánicos de la aviación civil a partir de 1922.

Algunas de las principales aeronaves adquiridas por el S.A.E., fueron:



Ansaldo SVA 5

Imagen: aldocampos®



Bristol F-2 B Fighter

Imagen: aldocampos®



Nieuport 29C1 Delage

Imagen: aldocampos®.

CLASES Y SUBOFICIALES FOTÓGRAFOS

“Yo salía al mediodía a comer un sándwich a la cantina (en El Palomar), previo fichaje para ver si no había nadie por ahí, y un día de sol radiante veo aparecer ante mí a un señor bajo, de traje gris claro, que me observa atentamente y me llama, ¡era Mosconi!”

Relato del Sargento 1° Juan A. Guidi.

En 1913, Juan A. Guidi se desempeñaba como fotógrafo de la revista “Caras y Caretas”, y en una oportunidad pudo entrevistar al Ingeniero Jorge Newbery, experiencia que el consideró como “maravillosa”. Sin embargo, el joven Guidi era frecuente concurrente al aeródromo de Villa Lugano, lugar en el cual realizaba vuelos como pasajero de afamados aviadores civiles: Macció, Olivero, Castaibert.

A pesar de encontrarse muy cómodo en su trabajo (una casa de fotografías en la avenida Corrientes al 700), aceptó un ofrecimiento realizado por un oficial para trabajar como fotógrafo en El Palomar. Ante la negativa inicial, terminó por aceptar.

Así recordaba Guidi sus primeros tiempos en El Palomar durante un reportaje otorgado a la Revista *Aeroespacio* (agosto de 1974)⁵⁵.



JUAN A. GUIDI
SARGENTO
PIONERO DE LA
FOTOGRAFÍA AÉREA
(Imagen: Revista
Aeroespacio)

⁵⁵ FANEGO, Alicia, DIALOGANDO CON EL SARGENTO 1° JUAN A. GUIDI en *Aeroespacio*, agosto 1974. Págs. 34 a 36.

“Mosconi no sabía nada del nuevo fotógrafo. Tuve que trabajar a escondidas; no era empleado de nadie realmente y me pagaban con unos pesos de la caja de la guardia...”

Una vez “descubierto” por el Director (Coronel Mosconi) fue interrogado y luego nombrado como Personal Civil. Comenzó a formar fotógrafos y a trabajar en forma continua. Se le asignó un Soldado como ayudante que según su testimonio:

“...aprendió tanto que luego fue profesor en la Escuela de Aviación, Peusner se llamaba...”

Posteriormente, aprendió interpretación de imágenes con un profesor italiano, sobre todo las utilizadas en tiempos de guerra.

Se dedicó a la enseñanza de la fotografía aérea en El Palomar para formar un buen equipo. Además, Guidi, que realizó el primer curso de fotografía aérea para la Marina en la Base de Punta Indio; también inició en la especialidad al Instituto Geográfico Militar.

Como realizaba muchas comisiones en vuelo, le fue sugerido por la superioridad ingresar como personal militar; de esa forma tendría la protección de la cual carecían los civiles. De esta manera, Juan A. Guidi fue asimilado como Sargento Primero, y luego de siete años en el cargo, optó por retirarse del Ejército y dejar El Palomar. Si bien se habían realizado experiencias fotográficas aéreas muy precarias, podemos afirmar que el Sargento Primero Juan A. Guidi ha sido un precursor de la especialidad.

La Primera Guerra Mundial entre sus muchas enseñanzas, dejó en claro la importante utilidad de la fotografía aérea.



Fotógrafo aéreo del US ARMY portando una cámara Graflex durante la I Guerra Mundial.

Foto: Diario “Infobae”.



Fotografiando a la Ciudad de Buenos Aires desde las alturas. Se nota el Hospital Rivadavia en la Avenida Figueroa Alcorta.

Foto: Sitio Web Histarmar.com.ar

"EL PALOMAR", nombre que recuerda y que simboliza todos los entusiasmos, todo el esfuerzo y toda la intrepidez del corazón argentino en su lucha por la altura, de la que hoy triunfa; que nos emociona con patriótico orgullo al recordar los arranques generosos de los bravos caballeros del espacio, muchos caídos envueltos en nubes celestes y blancas, estremeciendo con su muerte el alma del Pueblo. "EL PALOMAR" es el nombre elegido como síntesis de heroicidad, de voluntad, de progreso y de inmensa aspiración de Patria grande, libre y poderosa"

Coronel Enrique Mosconi
Director del Servicio Aeronáutico del Ejército
Escuela de Aviación Militar "El Palomar" - Año 1920



Curso de Suboficiales Pilotos 1923-1924. La diversidad de armas de origen se aprecia en los colores de los cuellos de uniformes. El blanco representó a la aviación militar hasta el año 1923 en el cual se adoptó el celeste.

Foto: Archivo D.E.F. – F.A.A.

LA AVIACIÓN MILITAR ARGENTINA A COMIENZOS DE LOS AÑOS 20

Como hemos visto, con la designación del Coronel Enrique Mosconi como Director del Servicio Aeronáutico del Ejército se alcanzaron nuevas metas en lo que respecta a funciones y organización como así también la adquisición de nuevos aviones y materiales.

Por supuesto que no quedaron de lado las condiciones para el reclutamiento en tiempo de paz. En ese sentido, los vientos de cambio trajeron consigo nuevos paradigmas. Se estudiarían y confeccionarían todo lo relativo a la instrucción y reglamentos, tanto orgánicos como tácticos y técnicos, aprovechando el material respectivo de las naciones que tienen más experiencia en estos servicios y adaptándolos a la aviación militar argentina.

Se puso en estudio la cuestión armamentos, equipos, uniformes, distintivos, etc.

Se establecerían que profesiones deberían tener los Conscriptos que se incorporen al Servicio, en qué proporción estará representado cada uno de los oficios para su mejor rendimiento, y en cuanto proveerá cada División de Ejército para que después del licenciamiento lleven a las distintas regiones del país la experiencia y conocimientos especiales adquiridos en el Servicio y sean un factor provechoso en la aeronáutica civil y en consecuencia, en la militar, ya que este personal quedaría en situación de Reserva.

Se continuaría con la formación de Oficiales y Suboficiales aviadores y pilotos, respectivamente, y la instrucción de Oficiales como Observadores.

Se pondría en ejecución un vasto plan de fomento y ayuda a la aviación civil con participación activa de Suboficiales Pilotos y Mecánicos, y además, organizar un sistema de defensa antiaérea como organismo complementario⁵⁶.

Todavía el territorio argentino era prácticamente inexplorado, sobre todo el sur, siempre en alguna disputa fronteriza con Chile. El hecho de hacer soberanía de alguna manera implicaba utilizar a la aviación. Establecer líneas aéreas y organizar “Raids” a los cuatro puntos cardinales, le daría nuevos impulsos a la navegación aérea, estableciendo servicios meteorológicos y de radiocomunicaciones como servicios auxiliares. Sin embargo, hubo un hecho significativo: La Escuela de Aviación Militar fue disuelta y se crea con fecha 23 de enero de 1922 el Grupo 1° de Aviación, dotando así al Ejército Argentino (nueva denominación desde el 30 de octubre de 1922), según palabras de Mosconi, de la primera unidad constituida de la “5ta. Arma”.

El Grupo N° 1 de Aviación cambió su denominación por la de Grupo N° 1 de Observación, contando con Servicios Generales, Jefe de Parque, Escuadrillas de Caza, Observación, Bombardeo y Sección Aerofotografía.

Nuevamente todas las especialidades de la aviación militar fueron puestas a prueba. Como parte de la instrucción anual ordenada por el Coronel Mosconi, se iniciaron el 22 de noviembre de 1922 y finalizando el 16 de enero de 1923, los llamados “Raids” al interior del país. La 1° Escuadrilla de Caza

⁵⁶ MOSCONI, Enrique. CREACIÓN DE LA 5TA. ARMA Y LAS RUTAS AÉREAS ARGENTINAS. Junta Argentina de Aviación. Año 1941. Pág. 110.

se movilizó a Río Gallegos, la 2º Escuadrilla de Caza a Mendoza, la de Bombardeo a Posadas y la de Observación a Jujuy.

El total del Personal de Suboficiales movilizado fue de: catorce Pilotos Militares (14), cincuenta y cuatro (54) Soldados, treinta y cuatro (34) Mecánicos y Aprendices y los aviones utilizados lo fueron diez (10) Ansaldo SVA 10 de Caza y nueve (9) Bristol F-2B de bombardeo y Observación⁵⁷.

Tuvieron un rol fundamental para el éxito de los Raids el trabajo de las comunicaciones (telégrafos), las vías de comunicación, como el ferrocarril, ya que los despliegues se realizaban por tren dado las grandes distancias, quedando demostrado el excelente desempeño del personal aeronáutico trabajando en condiciones despojadas de toda comodidad.

ESPECIALIDADES AERONÁUTICAS DURANTE LA REALIZACIÓN DE DESPLIEGUES



Las fotos demuestran las difíciles condiciones en las cuales se efectuaron los distintos Raids al interior del país.

Foto: Archivo D.E.F. – F.A.A.

UNIFORMES Y DISTINTIVOS

AVIACIÓN MILITAR: Se reglamenta el color distintivo de esta arma, emblemas, atributos, prendas especiales, etc.

⁵⁷ MARTIN, Eloy. INFLUENCIAS DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL EN EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN MILITAR HASTA 1927. Año 2014. Págs. 3 a 5.

Como hemos visto anteriormente, entre las modificaciones implementadas en el Servicio Aeronáutico del Ejército, se incluyó a los uniformes y distintivos, fundamental para la identidad propia de la llamada “5ta. Arma”.

Por Boletín Militar N° 1.645, 2da. Parte, del 21 de septiembre de 1922, el Poder Ejecutivo de la Nación decretaba:

- *El color distintivo del Arma de Aviación será el blanco.*



- *Emblemas:*

- *SERVICIO AERONÁUTICO: Se mantiene el de la extinguida E.A.M. (Volante en dorado).*
- *GRUPOS O REGIMIENTOS DE AVIACIÓN: Un sol de 15 mm. de diámetro con el número de la Unidad calado en el centro y del cual sale un ala de 40 mm. de alto, en metal dorado.*



- *ESCUELA DE MOTORISTAS: Se mantiene el motor Gnome en dorado.*
- *SUBOFICIALES PILOTOS MILITARES: Mismas insignias que son reglamentarias para los Suboficiales de las demás armas.*
- *MAESTRANZA: Usarán las siguientes insignias:*
 - ⇒ *Asimilado a Sargento Ayudante: Jineta con un ángulo de 80° con el vértice hacia abajo, compuesta cada rama por cinco galones de estambre (dorado el central), plateados los otros cuatro, de 7 mm. de ancho con un espacio de 3 mm., entre ellos sobre paño azul negro.*
 - ⇒ *Asimilado a Sargento 1°: La misma jineta, pero con solo cuatro estambres plateados.*
 - ⇒ *Asimilado a Sargento: La misma jineta, pero con solo tres galones estambres plateados.*
 - ⇒ *Asimilado a Cabo 1°: La misma jineta, pero con solo dos galones estambres plateados.*
 - ⇒ *Asimilado a Cabo: La misma jineta, pero con solo un galón estambre plateado.*



- *PILOTO MILITAR: Se mantiene el brevet en plata (volante con escudo nacional, alas y leyenda "Piloto Militar").*
- *Prendas Especiales para Vuelo:*
 - *MAMELUCO DE ABRIGO: De cuero color natural, forrado en piel.*
 - *MAMELUCO DE VERANO: El mismo modelo, pero en brin o loneta verde oliva.*
 - *SACO ABRIGO PARA VERANO: Modelo igual al de cuero, pero de brin tela fuerte o loneta gris verdoso. Sin forro.*
 - *CASCO ABRIGO: De cuero forrado interiormente de piel o gamuza.*
 - *CASCO PROTECTOR: (Para alumnos). Forma rígida. De planchuela de acero de medio milímetro de espesor, revestido en gutapercha. Con cubre orejas de loneta gris verdoso.*
 - *GUANTES: De color natural blandos, forrados interiormente de lana o piel.*
 - *BOTA DE ABRIGO: De cuero carnero color negro o natural enterizo.*
 - *MALETA DE MANO: De loneta o lona gris o marrón, de 50 cm. de largo por 50 cm. de ancho.*
 - *BOTIQUÍN DE BOLSILLO: De lona impermeable de color gris verdoso, de 15 cm. de largo por 10 cm. de ancho con tres bolsillos interiores.*
 - *ANTEOJOS: Anteojos de vuelo; vidrios color anaranjados suave.*
 - *RELOJ PULSERA: Tamaño de bolsillo, colocado en una muñequera de cuero.*
 - *GORRA BLANDA: De paño igual al del uniforme de campaña.*
 - *ESPUELAS Y SABLE: Se autoriza al personal a no usarlos durante el vuelo.*
 - *TROPA Y MECÁNICOS DE AVIÓN: Además de la ropa reglamentaria para las tropas de arma montada, botas media caña para el servicio de pista, durante el invierno y buzo azul de loneta para resguardar la ropa.*
 - *TROPA DE AVIACIÓN: Corresponde la dotación y equipo de la Infantería.*
 - *CONTRATOS: Los que firmen los Suboficiales y Maestranzas serán aprobados por el Director del Servicio Aeronáutico del Ejército.*



Uniformes en uso durante los años 20. Arriba, izquierda: Piloto y Mecánico, una dupla inseparable. Derecha: El Sargento Fernández Arcay en uniforme diario, departe con un elegante caballero frente a la pizarra de estado en servicio de los Avro Gosport

Foto: Archivo D.E.F. – F.A.A.



Dos Suboficiales Pilotos Militares, al medio, portando saco abrigo de distintos modelos rodeados de mecánicos y motoristas. Posan delante de un avión Avro Gosport 504K.

Foto: Archivo D.E.F. – F.A.A.

MAESTRANZAS ASIMILADOS A CLASES Y SUBOFICIALES

Nos toca hablar del personal de Maestranza, sumamente importante para la conformación del Cuadro de Suboficiales de la Aviación Militar. Si bien hemos conocido sobre la formación de los Aprendices Motoristas, formados en la Escuela interna de El Palomar a partir de 1915, luego de un curso de dos años, egresaban con la especialidad y muchos de ellos emigraban a la aviación civil.

El llamado Personal de Maestranza sería reclutado entre:

- 1º. El Personal egresado de las Escuelas Técnicas especiales del Ejército y Armada.

- 2º. El Personal egresado de facultades de ciencias exactas, escuelas industriales o aeronáuticas extranjeras o del país. (*)
- 3º. El Personal de Soldados Conscriptos especializados durante su permanencia en el Servicio Aeronáutico.
- 4º. El Personal Civil argentino o extranjero naturalizado que reúne condiciones morales e intelectuales debidamente comprobadas.
- 5º. Los que tengan obligación de volar deberán satisfacer a las condiciones psicofísicas respectivas.⁵⁸

(*) Una de las prestigiosas Escuelas en donde habían estudiado mecánica las maestranzas provenientes de Italia, lo era la Escuela Industrial de Udine. La Escuela de Aeronáutica Militar de Turín fue otra de ellas.

Todos los operarios de las Unidades de Aviación serán considerados como Maestranza, a cuyo efecto firmarán contrato como los Voluntarios. El primer contrato será por lo menos de dos años para prestar servicios en la aeronáutica militar en su categoría. Quedaban exceptuados de esta disposición los operarios que actualmente tienen más de dos años de servicio como tales.

ASIMILACIÓN

Los Maestranza tendrían una gratificación mensual de vuelo igual al 25 % de su sueldo a los que por funciones tengan la obligación de volar y hayan efectuado en el mes por lo menos cuatro vuelos con una duración total mínima de dos horas.

“Tendrán asimilación al grado que por su sueldo de presupuesto le corresponde, con todas las prerrogativas que se les acuerden a los Suboficiales de Tropas”.⁵⁹

A las corrientes migratorias llegadas a la argentina a fines de siglo XIX y principios del XX, se le sumaron las de post guerra. Europa estaba devastada y Sudamérica se presentaba como una buena opción para rehacer la vida y olvidar o atenuar el sufrimiento pasado.

Las Fuerzas Armadas argentinas se beneficiaron con la incorporación de personal extranjero que venía acompañado de sus títulos obtenidos en prestigiosos institutos europeos. Otros, se habían desempeñado en las distintas fuerzas aéreas, sobre todo en el Cuerpo Aeronáutico Militar Italiano.

Estos ciudadanos extranjeros (italianos, españoles, polacos, alemanes y hasta rusos, entre otros) se incorporaron en las filas del Ejército Argentino, con preferencia en la aviación militar, y fueron dados de alta como Maestranzas.

De esta manera, los Talleres de El Palomar se convirtieron en un centro aeronáutico de excelencia, bajo la dirección del Ingeniero Ambrosio Taravella, siendo el semillero de los técnicos y operarios fundacionales de la Fábrica Militar de Aviones con asiento en Córdoba, desde el año 1927.

⁵⁸ Boletín Militar N° 1.645, 2da. Parte. Buenos Aires, septiembre 21 de 1922.

⁵⁹ Ibídem.

Según el Diccionario, el término Maestranza (femenino) proviene de:

1. Asociación de caballeros con el fin de adiestrarse en las armas y la equitación.
2. Conjunto de talleres y oficinas destinado a la construcción, reparación y mantenimiento de piezas de artillería.
3. Personas que trabajan en estos talleres y oficinas.



Personal de Maestranza perteneciente a los Talleres de El Palomar. Muchos eran extranjeros con vasta experiencia. Con el transcurso de los años serían asimilados a jerarquías de Clases y Suboficiales

Foto: Gentileza Sr. Eduardo Carlicchi.

PLAN DE CARRERA MAESTRANZAS

- Empleado Civil Mecánico Motorista.
- Mecánico de 1º (Mecánico de Primera).
- Mecánico de Avión de 2º. ^(a)
- Mecánico de Avión de 3º. ^(b)
- Operario Especialista de Aviación de 1º. ^(c)
- Mecánico Ayudante de Aviones.
- Operario de Avión de 4º. ^(d)
- Mecánico Motorista.
- Mecánico Aprendiz Motorista.
- Soldado Motorista.
- Soldado Voluntario Aprendiz Motorista.

ASIMILACIÓN

- ^(a) Sargento.
- ^(b) Sargento.
- ^(c) Sargento 1º.
- ^(d) Cabo.

A modo de ejemplo, ya que no todos los casos eran iguales. Jerarquía a la cual se accedía de acuerdo al grado profesional alcanzado.

PERSONAL DE MAESTRANZA ASIMILADO A SUBOFICIAL

Tomaremos el ejemplo del Suboficial Pedro Carlicchi⁶⁰:

SUBOFICIAL AUXILIAR (PRECURSOR) PEDRO CARLICCHI

Nacido en Castello (Perugia) Italia el 3 de marzo de 1897.

A los 21 años ingresa a trabajar a empresas y fábricas italianas, algunas de ellas aeronáuticas.

Durante la I Guerra Mundial participa como ayudante mecánico en empresas de manufacturas aeronáuticas.

Llega a la Argentina en el año 1921.

Es contratado como Maestranza con el oficio de Montador de Aviones Supernumerario para desempeñarse en los Talleres de El Palomar.

Presta servicios en el aeródromo de Castelar (lugar en donde se hallaba un avión Caproni donado por la Misión Aérea Italiana) y luego es transferido a El Palomar, en donde arma un avión SVA Ansaldo para el Mayor Pedro Zanni.

El 26 de diciembre de 1923 se transforma en Ciudadano Argentino naturalizado.

Durante el año 1924 es dado de alta en el Grupo 1 de Aviación con el título de Mecánico de Avión de 2° Clase, permaneciendo hasta 1928.

El 1° de enero de 1929 es ascendido a Mecánico Montador de Avión.

En 1930 pasa a desempeñarse como Mecánico de automóviles de 1° Clase en la Dirección General de Aeronáutica (Capital Federal).

El 1° de noviembre de 1931 es nuevamente transferido al Grupo N° 1 de Observación en la BAM El Palomar, retomando el cargo de Mecánico Montador de Avión, siendo asimilado a la jerarquía de Sargento.

En septiembre de 1933 se le otorga el cargo Operario Especialista de Avión de 2°.

Finalmente, en el año 1935 es ascendido de categoría (Operario de Avión de 1° Clase) y asimilado a Sargento 1° (Luego de 1945, Suboficial Auxiliar-Fuerza Aérea Argentina). Se retira del servicio completando diez y ocho (18) años de servicios militares computados.⁶¹



PEDRO CARLICCHI
SUBOFICIAL AUXILIAR
PRECURSOR
(Foto Gentileza Sr.
Eduardo Carlicchi)

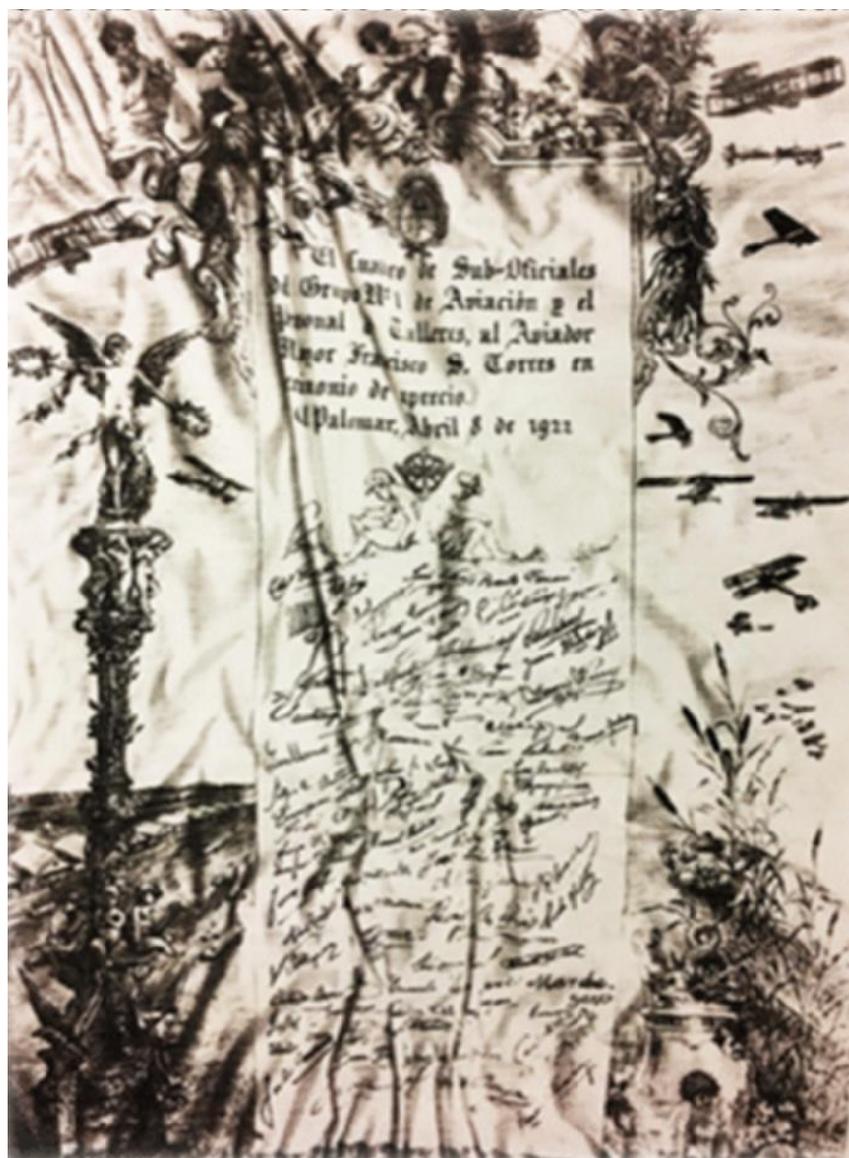
CONSCRIPTOS DE LA DIRECCIÓN DEL SERVICIO AERONÁUTICO

También las condiciones se ampliaron para la incorporación de Soldados Conscriptos y para las Tropas del Servicio de Comunicaciones. Hay que tener en cuenta que de acuerdo a sus capacidades serían admitidos como Maestranzas y luego continuarían como Clases y Suboficiales.

⁶⁰ En el retrato de Pedro Carlicchi a la derecha, se lo ve portando el uniforme del Ejército Argentino, en un claro ejemplo del Plan de Carreras de un Maestranza asimilado a Suboficial en 1935. Foto: Gentileza Sr. Eduardo Carlicchi.

⁶¹ DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. Síntesis Legajo Personal del Suboficial Auxiliar (R) Precursor Pedro Carlicchi.

- Para el Servicio Aeronáutico y para las Tropas y Servicios de Transmisión (Secciones Radiotelegráficas, Telefónicas, Heliográficas, Reflectores, etc.).
 - Ser de constitución robusta y tener buena salud.
 - Tener instrucción primaria.
 - Poseer una de las siguientes profesiones:
 - ⇒ Mecánicos, electricistas, telegrafistas, motoristas, carpinteros, herreros, loneros, cordeleros, talabarteros, químicos, ópticos, gasistas, fotógrafos, haber prestado servicios en talleres de radiotelegrafista, electricidad, etc. o haber cursado escuelas técnicas⁶².



Pergamino en tela firmado por el Cuadro de Suboficiales del Grupo N° 1 de Aviación y personal de los Talleres de El Palomar dedicado al Mayor Aviador Francisco Torres como testimonio de aprecio. 8 de abril de 1922.

Foto: Archivo del Autor.

⁶² Boletín Militar N° 1.736, 2da. Parte. Buenos Aires, 23 de mayo de 1923.

ESCUELA DE MECÁNICA DEL EJÉRCITO “TCNL. FRAY LUIS BELTRÁN”

Un suceso de trascendencia para la historia del Cuadro de Suboficiales de Aeronáutica ocurrió a finales del año 1924 con el egreso desde la todavía llamada “*Escuela de Mecánicos*” de los primeros Cabos con la Especialidad “*Aviación*”, creada debido a la importancia y evolución de la rama aérea en el Ejército. Esta especialidad se mantendría hasta el año 1930.⁶³

La Escuela cambió de denominación por la de “*Escuela de Mecánica del Ejército*” con fecha 15 de noviembre de 1927. (Boletín Militar N° 2.230).

Los primeros Cabos con la especialidad “*Aviación*” egresados en el año 1924 fueron:

- Cabo Faustino Ghigmatti.
- Cabo Eduardo Bustamante.
- Cabo Manuel Hernández.

UN POCO DE HISTORIA

Desde 1909 en adelante, los alumnos egresaban como mecánicos de 3ra Categoría y, a los dos años, previo examen, podían ascender a mecánicos de 2da Categoría. En la misma forma podían llegar a 1ra Categoría. El diploma de egreso, acreditaba la condición de:

- Operario Militar Armero de Artillería.
- Operario Militar Armero de Infantería y Caballería.
- Operario Militar Mecánico.

Los cursos tenían una duración de 4 años; 3 teóricos y el último solo práctico. En la parte práctica de primer año, los alumnos aprendían herrería y fragua, manejo de lima y herramientas de carpintería: en segundo, fragua y armería: en tercero, armas de infantería y caballería. Los de cuarto se dividían en dos; operarios armeros de artillería y operarios armeros de infantería y caballería. A su vez, los alumnos de segundo año que se destacaban en mecánica, se dedicaban a cartuchería y espoletería.⁶⁴

La escuela incorporaba un efectivo de 60 becarios y 10 agregados. Rendían examen de ingreso y el plan de estudios comprendía para los primeros tres años las siguientes materias:

- Aritmética.
- Geometría Plana.
- Dibujo.
- Gramática.
- Geografía.
- Historia e instrucción Cívica solo en tercer año.

A partir de 1913 el número de aprendices se eleva a 80 alumnos. Todos son becarios, aunque no perciben sueldos ni premios. La duración de los cursos



ESCUDO DE LA ESCUELA DE MECÁNICA DEL EJÉRCITO “TCNL. FRAY LUIS BELTRÁN” (Imagen aldocompos®)

⁶³ COMISIÓN DE LA AVIACIÓN DE EJÉRCITO. MECÁNICOS EN LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO ARGENTINO. Edición 2019.

⁶⁴ Sitio Web: exmeca.blogspot.com.

se reduce a tres años. La categoría, era el resultado de la calificación lograda en los estudios:

- Sobresaliente - Sargento Armero de 1ra.
- Muy Bueno - Sargento Armero de 2da.
- Suficiente - Sargento Armero de 3ra.

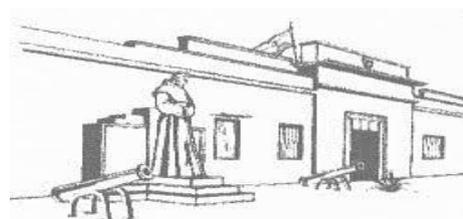
El 13 de febrero de 1917, cambia nuevamente su denominación: “Escuela de Mecánicos”, y lo hará otra vez en 1927 por el de “Escuela de Mecánica del Ejército”.

EGRESOS HASTA 1935

AÑO	GRADO	ESPECIALIDAD	TOTAL
1924	Cabo	Aviación	3
1928	Cabo	Aviación	10
1929	Cabo	Aviación	16
1930	Cabo	Aviación	9
	Cabo	Mecánico de Avión	3
1932	Cabo	Comunicaciones	3
1934	Cabo	Radiotel. Oper. a bordo	3
1935	Cabo	Radiotel. Oper. a bordo	3
Total de Cabos egresados⁶⁵			50



Aspirante de la Escuela de Mecánica del Ejército luciendo el uniforme de salida.



Logotipo de la citada Institución.

Fotos: Sitio Web exmeca.blogspot.com.

⁶⁵ COMISIÓN DE LA AVIACIÓN DE EJÉRCITO. MECÁNICOS EN LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO ARGENTINO. Edición 2019.

CREACIÓN DE ORGANISMOS AERONÁUTICOS Y OTROS

La segunda mitad de los años veinte estuvo marcada por sucesos significativos para la aviación militar argentina. En primer lugar, fue recreada la Escuela de Aviación Militar en El Palomar, hecho acaecido mediante un Decreto de fecha 26 de enero de 1925, firmado por el Presidente Alvear y su Ministro de Guerra, General Justo. La misión del instituto sería “*la formación de pilotos militares y operarios especialistas de aviación*”.

La Dirección de la Escuela fue confiada al Mayor Ángel María Zuloaga, el 19 de enero de 1925 quien la ejerció hasta el 13 de enero de 1926.

Otro importante organismo aeronáutico quedaba creado a finales del año 1925. El 22 de diciembre, el Presidente Alvear suscribió un Decreto que llevaba la firma del Ministro de Guerra General Justo, creando el Grupo N° 3 de Observación con asiento en la ciudad de Paraná (Provincia de Entre Ríos) y del cuál fue su primer jefe el Mayor Antonio Parodi.

Este crecimiento exponencial se debía al progreso alcanzado por el Ejército, quien reclamaba más unidades, sobre todo aéreas.

El 18 de octubre de 1927, por Resolución del Ministro de Guerra, Boletín Militar N° 2.225, se agregó como Distintivo Especial para los Mecánicos de Avión, una hélice de 5 centímetros de largo por cinco milímetros de ancho, colocada horizontalmente en el ángulo superior de las insignias de grado.



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA

Durante los años 1927/28 periodo del Coronel Luis A. Cassinelli como Director del Servicio Aeronáutico del Ejército, se produjo el cambio de categoría del mismo, pasando a ser Dirección General de Aeronáutica con fecha 4 de mayo de 1927. De este organismo dependerían el Comando de Aviación y la Dirección de Aviación Civil.⁶⁶

También le cupo al Coronel Cassinelli finalizar con la adquisición de nuevos aviones, proceso iniciado por el Coronel Enrique Mosconi, ahora designado a cargo del polo petrolero de Comodoro Rivadavia. Breguet XIX, Dewoitine D.21 y D.25 y las licencias de fabricación (planeador y motor) de los Avro 504K Gosport y Dewoitine D.21 para la futura Fábrica Militar de Aviones que se erigiría en la provincia de Córdoba.⁶⁷

⁶⁶ DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS-FUERZA AÉREA ARGENTINA. Síntesis Histórica. En el centenario del vuelo de los hermanos Wright. Colección de Historia Aeroespacial. 2003.

⁶⁷ *Ibidem*.

FÁBRICA MILITAR DE AVIONES

La inauguración de la nueva fábrica se produjo el día 10 de octubre de 1927 siendo su primer Director el Mayor Francisco de Arteaga. El personal de técnicos perteneciente a los Talleres de El Palomar fue dado de pase al nuevo establecimiento, con el Ingeniero Ambrosio Taravella como jefe, algunos de estos hombres pertenecían a la primera tanda de mecánicos contratados para la Escuela de Aviación Militar en 1912.

SUBOFICIALES PROBADORES DE AVIONES EN VUELO

Con la creación de la FMA, se requirió de un grupo de Suboficiales Pilotos Militares para cumplir funciones como “*Probadores de Aviones en Vuelo*” (hoy “*Piloto de Pruebas*”).

Para ello, la superioridad designo a algunos de los mejores Pilotos Militares, sosteniendo que era mejor encomendar ese trabajo a suboficiales, ya que, entre otras cosas, permitiría que los Oficiales no dejaran sus destinos o bien tuvieran que pedir autorización para ausentarse del mismo. Uno de los principales impulsores de esta iniciativa lo fue el Coronel Ángel María Zuloaga.

Sin embargo, la tarea no era sencilla. Probar aviones y exigirlos requería de mucha pericia, sobre todo siendo nuevos.

Algunos de los primeros Suboficiales Pilotos Militares Probadores de Aviones en Vuelo:

- Sargento José Honorio Rodríguez.
- Sargento Santiago Germanó.
- Sargento Alberto Torres.
- Sargento Segundo Antenor Yubel.



SEGUNDO ANTENOR YUBEL
SARGENTO
PROBADOR DE AVIONES
(Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.)



Avro 504K construido bajo licencia en la Fábrica Militar de Aviones (F.M.A.)

Fotos: Archivo D.E.H. - F.A.A.

José Honorio Rodríguez fue uno de los más destacados Pilotos Militares que se desempeñaron como “*Probadores de Aviones en Vuelo*”.

Nace el 22 de abril de 1900, en Tucumán.

El 21 de junio de 1918 ingresó como aspirante en la Escuela de Suboficiales “Sargento Cabral” egresando como Cabo en mayo del año siguiente. Ascende a Cabo 1° el 31 de diciembre de 1919.

Ingresa a la E.A.M. El Palomar en 1920 obtiene el título de “Piloto Militar” con fecha 12 de enero de 1922.

En 1930 pasa a integrar en la Fábrica Militar de Aviones, la Sección “Ensayos en Vuelo”, lucíéndose en ocasión de probar en vuelo ante autoridades nacionales y selecto público, el nuevo caza Dewoitine D.21 construido bajo licencia en ese establecimiento.

En 1932 es nombrado oficialmente por Boletín Militar N° 9.188 como “Probador de Aviones en Vuelo” de la F.M.A.

Otros aviones evaluados en vuelo por Rodríguez: Ae. C1; Ae. C2 “Tenga Confianza” (este último en vuelo nocturno, toda una novedad en esos años), Ae. M.E. 1 y Ae. M.O. 2 y Ae. C3.

En 1933 le fue confiada la prueba en vuelo del Ae. T1 diseñado como transporte civil. Ese mismo año integra como piloto del avión comando, un Ae. T1, la Escuadrilla “Sol de Mayo”, que unió Buenos Aires con Río de Janeiro, primer despliegue aéreo con aviones producidos totalmente en el país.

El 6 de febrero de 1934 al mando del Ae. T1 “Jorge Newbery”, participó en la inauguración de la Aero Argentina, creada como Sección Experimental de Transporte Aéreo (S.E.T.A.), primera línea nacional que unió El Palomar con Córdoba.

Entre 1928 y 1934 probó todo el material aéreo de la F.M.A., demostrando su capacidad de vuelo, conocimientos técnicos y claridad de pensamientos.

También en 1934 se lució por espacio de 50 minutos, evolucionando sobre la ciudad de Córdoba, con el nuevo avión Curtiss Hawk III.

En 1936 por sus excelentes condiciones de soldado, su amor a la especialidad e impecable foja de servicios, ameritaron su ascenso al nuevo grado de Suboficial Mayor.⁶⁸

“Excelente instructor de vuelo. Muy respetuoso con sus superiores, lo cual es digno de resaltar, por el hecho de haber tenido a su cargo la instrucción de oficiales. Es muy buen piloto de guerra.”⁶⁹

Mayor Ángel María Zuloaga

⁶⁸ GIORDANO, Felipe Carlos. S.M. (R). SARGENTO AYUDANTE JOSE HONORIO RODRIGUEZ. (Primer Probador de Aviones en Vuelo). II Congreso de Historia Aeronáutica. Buenos Aires. 2012.

⁶⁹ *Ibidem*.

AVIONES EVALUADOS EN VUELO POR SUBOFICIALES PROBADORES ENTRE LOS AÑOS 1927-1934.

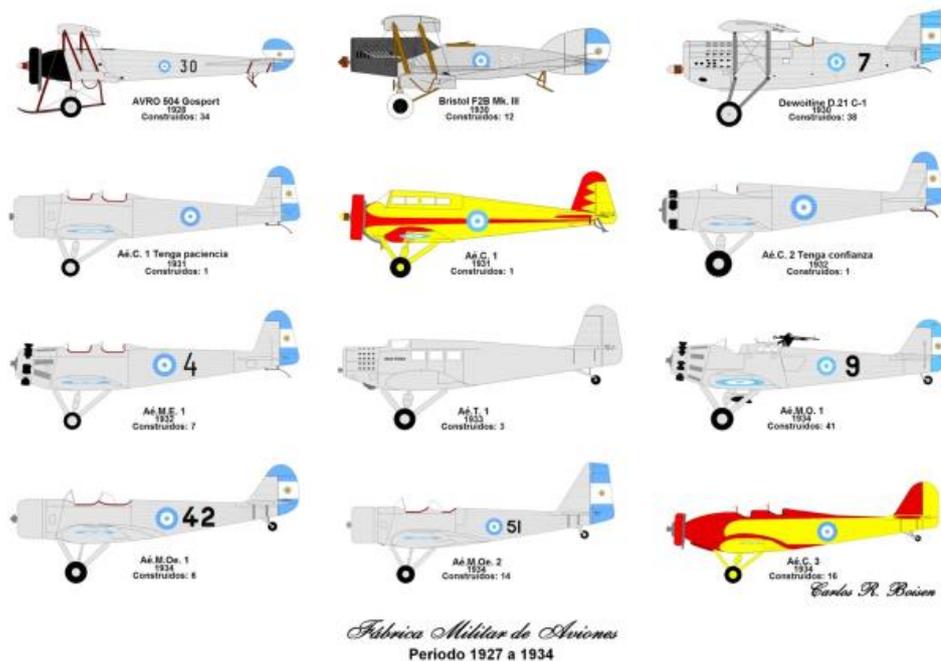


Imagen: Gentileza Sr. Carlos R. Boisen.



El Coronel Ángel María Zuloaga junto al Suboficial José H. Rodríguez luego de probar en vuelo al avión de construcción nacional Ae. T1.

Fotos: Archivo D.E.H. - F.A.A.



Oficiales y Suboficiales pertenecientes al Grupo N° 3 de Observación ubicado en la Ciudad de Paraná. Entre Ríos. Creada el 22 de diciembre de 1925, estuvo equipada en sus primeros tiempos con aviones Bristol F2B Fighter.

Fotos: Archivo D.E.H. - F.A.A.

GRUPO N° 3 DE OBSERVACIÓN – PARANÁ – ENTRE RÍOS.

Si bien fue la figura del Piloto Militar la más representativa de los Suboficiales de la aviación militar, hubo otras especialidades o empleos que, en silencio y menos expuestos, realizaban su trabajo en pos del crecimiento del arma aérea del Ejército.

Al crearse una nueva unidad (en este caso en Paraná) se hizo indispensable la contratación de más personal y comisionar a otros para alzar de la nada misma, las instalaciones del campo de aviación.

Uno de ellos lo fue el Sargento 1° Tomas Toribio Pino, a quien ya hemos conocido entre los primeros Sub Instructores de Tropa en El Palomar de antaño. Dada su experiencia en la construcción de cobertizos (hangares) fue uno de los primeros efectivos en ser comisionado a la nueva Unidad aérea, que solo era un proyecto y todo campo. Así recuerda este Precursor de la Aeronáutica Argentina esos días en Paraná:

"A mediados del año 1925 recibí órdenes del Director General de Aeronáutica, el señor Coronel Luis Cassinelli, que tenía que ir preparando los materiales de hangares para formar la Base de Paraná, asiento del Grupo 3 de Observación. Un mes antes de diciembre me embarque con destino a Paraná con el material para los hangares..."

"El Capitán Observador Lorenzo Yodice como Jefe accidental del Grupo 3, el Teniente Frugoni Miranda, el Sargento Justo Díaz para atender la documentación y trámites de los expedientes de la Mayoría del Grupo, y el Sargento Lisandro Bracamonte como encargado de los depósitos de herramientas y materiales de construcciones..."

"El futuro campo de aviación era una chacra donada por el Gobierno de Entre Ríos..."

"Se requirió del gobierno provincial todo tipo de herramientas: palas, picos, tractores, para movimiento de tierra. También se gestionó la participación de 22 soldados conscriptos y dos Suboficiales del III Batallón de Zapadores Pontoneros con asiento en Paraná..."

"Nosotros, los Suboficiales, como éramos pocos, vivíamos varios meses en carpas de Oficiales para campaña en un terreno frente a lo que hoy es la Base..."

"Procedí a armar diez grandes carpas solicitadas a El Palomar para alojamiento de la Tropa incorporada..."

"Fue necesario combatir la rata del pajonal, pues era transmisora de la peste bubónica"

"Los planes se cumplieron. Levantar hangares, cuadra para la tropa, talleres, guardia de prevención, casinos para Oficiales y Suboficiales y la Jefatura"

"En 1927 asciendo a Sargento 1° y pido mi pase a retiro, para no perjudicar a mis camaradas. Todos los Suboficiales con el grado de Sargento 1° y Sargento Ayudante con antigüedad de 16 años de servicios simples pasaban a situación de retiro, dado que los Cuadros de Suboficiales que asignaba la Planta Orgánica a las Unidades de la época eran reducidos..."⁷⁰



Grupo N° 3 de Observación Paraná, Entre Ríos. Suboficiales Pilotos posan junto a su mascota, ataviados con ropa de cuero para vuelo y delante de un Bristol F2B.

Fotos: Archivo del Autor.

⁷⁰ MEMORIAL Y COMPUTO DE SERVICIOS S.A. (R) TOMAS TORIBIO PINO. Precursor de la Aeronáutica Argentina. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.



Inauguración Correo Aéreo El Palomar-Paraná. El avión es un Breguet XIX y es recibido por las autoridades del Grupo 3 de Observación, entre ellos, el Mayor Antonio Parodi, Jefe del mismo (a la izquierda del caballero de traje).

Fotos: Archivo D.E.H. - F.A.A.

SUBOFICIALES FUNDADORES DEL GRUPO N° 3.

- Sargento 1° Segundo A. Yubel (Piloto Militar).
- Sargento 1° Justo F. Díaz (Ayudante).
- Sargento 1° José R. Giménez (Piloto Militar).
- Sargento 1° Mario M. Rocha (Piloto Militar).
- Sargento 1° Sil Valdez (Comunicaciones).
- Sargento 1° Severo Ignes.
- Sargento Ascencio Garraza (Piloto Militar).
- Sargento Claudio Nievas (Secc. Fotografía).
- Sargento Juan Marollo (Administrativo).
- Cabo 1° Norberto Fonari.⁷¹



CLAUDIO NIEVAS
SARGENTO 1°
FUNDADOR DEL GRUPO 3
DE OBSERVACIÓN.
(Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.)



Accidente sufrido por el Sargento 1° Nievas con un avión Bristol de dotación, el 8 de setiembre de 1926.

Fotos: Archivo D.E.H. - F.A.A.

⁷¹ MEMORIA ANUAL GRUPO 3 DE OBSERVACIÓN PARANÁ. AÑO 1926. DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA.

TODOS AL SERVICIO DEL VUELO



La especialidad de fotografía aérea sumaba importancia estratégica, ya que el Ejército le daba un rol de observación a la aviación militar entre sus funciones específicas. Aquí una Estación Fotográfica de Campaña.

Foto: Revista "Aviación".



El Servicio de Transporte terrestre. Lejos quedaron los años del único Anasagasti para trasladarse.

Foto: Sitio Web militariarg.com.



La defensa del campo de aviación era una tarea encargada a las Tropas de Aeronáutica.

Foto: Ilustrativa. Archivo del Autor.

FUNDAMENTOS ORGÁNICOS Y RECLUTAMIENTO DEL PERSONAL DE AERONÁUTICA

Antes de continuar con la evolución y el desempeño de los Suboficiales de la aeronáutica militar durante el período de los años 20 y 30, es necesario hacer un pequeño alto en el camino y recurrir al pensamiento orgánico que se planteaba en ese momento.

El Teniente Coronel de Estado Mayor Jorge B. Crespo, quien se desempeñara como Director de la Escuela de Aviación Militar y ex Jefe del Grupo N° 1 de Aviación, una de las figuras referentes en materia aérea, tanto militar como civil, bajo el título *“El Problema de la Aeronáutica en el País”*⁷², se explaya en forma contundente sobre el reclutamiento del personal de la aeronáutica militar.

De ese trabajo, publicado por la Biblioteca del Oficial en el año 1924, extraemos los conceptos más sobresalientes sobre su pensamiento respecto al Personal de Suboficiales.

“La aeronáutica no es un ejército ni es marina. Requiere en consecuencia y a igual que el reclutamiento directo, una legislación y una reglamentación especial”.

“La aviación, por sus recursos, modalidades, características, ventajas y desventajas, hace que se tengan en cuenta nuevos y especiales factores en el reclutamiento y organización del personal.”

“La finalidad de un organismo genera las bases de reclutamiento de los elementos que lo constituyen”

“No olvidemos entonces, que debemos atenernos y proceder con un personal que, al someterse al tamiz de la depuración, se ofrece por propia voluntad en la que la autoridad militar ni la acción legislativa, tengan la menor influencia ni ejercen presión alguna”.

“Es del caso recordar, que la intensa actividad aérea produce un desgaste físico y de energía vital del organismo, quedando interesada también la psicología del individuo desde el momento que la parte emotiva por un lado y la mentalidad por otra, no conservan, al cabo de algunos años, la potencialidad normal contenida por organismos sometidos a esfuerzos y transiciones”

“Es indispensable establecer un reclutamiento propio y directo...”

“Los grandes ases de la guerra aérea europea han sido en su mayor parte elementos jóvenes ingresados mediante el reclutamiento propio y directo: Fonk y Udet son los prototipos de ese reclutamiento”

⁷² CRESPO, Jorge B. (Teniente Coronel.) *“EL PROBLEMA DE LA AERONÁUTICA EN EL PAÍS”* (Como factor económico y de Defensa Nacional). Círculo Militar. Biblioteca del Oficial. Volumen LXVII. Bs As. 1924.



René Fonck, aviador francés.



Ernst Udet, aviador alemán.

Fotos: Archivo del Autor.

PILOTOS MILITARES DE AVIACIÓN

Con respecto a los Suboficiales Pilotos Militares, Crespo expresaba:

"Este especialista es el navegante que, como conductor del avión, debe de ser reclutado en cantidad numerosa desde el momento que todos los puestos de pilotos de las unidades serán ocupados casi en su totalidad."

"En los últimos años se ha experimentado la formación de pilotos militares sirviendo como fuente de reclutamiento el cuadro de Suboficiales del Ejército. Se creyó poder constituir ese órgano de navegantes con el personal de referencia; pero por las razones que demuestran la inconveniencia de continuar por ese camino son fundamentales. En primer término, la falta de instrucción general y una deficiencia muy grande de conocimientos mecánicos entre los actuales Suboficiales."

"Las deficiencias en las condiciones físico psicológicas demostradas por el mismo personal, han sido apreciadas en un 50%. Desde ese punto de vista también es contraproducente esa fuente de reclutamiento."

"Los Suboficiales, como que proceden de todas las armas y unidades del Ejército, se incorporan con modalidades, hábitos y aptitudes distintas que redundan en perjuicio de la uniformidad y homogeneidad que debe procurarse en la formación de cualquier órgano militar."

INCORPORACIÓN DE AERONAVES

Como ya hemos visto, con la creación del Servicio Aeronáutico del Ejército bajo la conducción del Coronel Enrique Mosconi, y luego de constituida la Dirección General de Aeronáutica, se inició un proceso de modernización de la aviación militar que incluyó la adquisición de aeronaves, tarea encomendada al Coronel Casinelli.

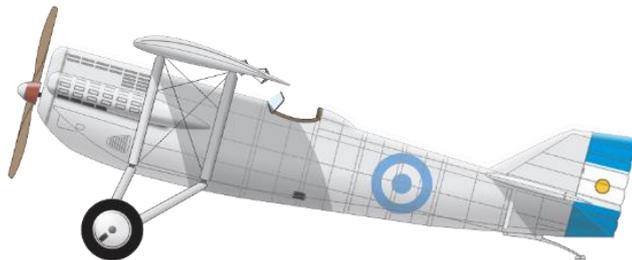
A partir de 1926 comenzaron a incorporarse aeronaves Breguet XIX y cazas Dewoitin, ambos de origen francés. De este último, en 1927 la Dirección General de Aeronáutica del Ejército Argentino adquiere un lote de 6 unidades del D.21 que se asignan a la Escuela de Aviación Militar y al Grupo 1 a su vez

se obtiene la licencia para fabricarlo en el país en la planta de Córdoba, de donde saldrían otras 32 unidades, entregadas a partir de 1930.⁷³



Breguet XIX

Imagen: aldocampos®.



Dewoitine D.21

Imagen: aldocampos®.

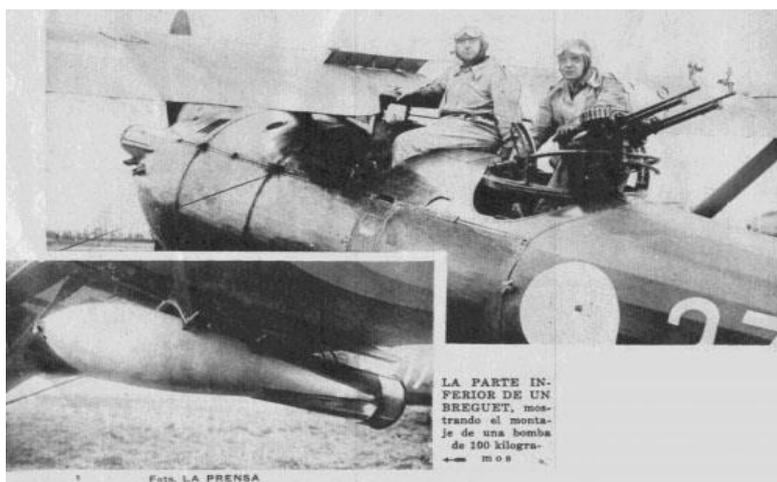
Con la incorporación de estas aeronaves, se da un salto de calidad en lo material como así también en lo que respecta al entrenamiento y mantenimiento. De hecho, cobra importancia la figura del artillero/observador como tripulante (en el Breguet) y del especialista en armamento.



La incorporación del Dewoitine D-21 trajo consigo sustanciales cambios. Los Pilotos Militares pasaban a volar un verdadero caza artillado. El personal de los Talleres de El Palomar debió adaptarse al nuevo material aéreo y reacondicionar las instalaciones para tal fin.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

⁷³ Sitio Web amilarg.com.ar



El diario LA PRENSA ofrecía a sus lectores las virtudes del avión Breguet XIX. El poder de fuego de la ametralladora Lewis de 7.7 operada por el observador/artillero y una bomba de 100 kilos.

Foto: Diario "La Prensa".

SUBOFICIALES Y SU ACTUACIÓN EN LA AVIACIÓN CIVIL

A pesar del manto de dudas sobre la conveniencia de seguir formando Suboficiales Pilotos Militares (ver "Reclutamiento", por el Tte. Cnel. Crespo), estos últimos cumplieron una notable labor desempeñándose como instructores en la aviación civil argentina.

Apenas creado el Servicio Aeronáutico del Ejército (SAE), EL Coronel Enrique Mosconi puso en práctica el método de formación de aviadores y mecánicos civiles mediante la instrucción y ayuda logística de la institución (Ejército). El plan era fundamental para formar una reserva aérea que estuviera en condiciones de apoyar a la aviación militar en caso de una guerra. El objetivo era alcanzar a formar cinco mil (5.000) aviadores.

La tarea no era para nada fácil. La aviación civil estaba desorganizada y con escasos medios aéreos. Pese a que Pilotos Militares se habían retirado del Ejército y cumplían funciones como instructores de vuelo en las instituciones civiles, esto resultaba insuficiente. Se impulsó una campaña para donación de terrenos que serían utilizados para campos de aviación, y así fundar aeroclubes cercanos a las ciudades más importantes del país.

Todo esto y otras medidas relacionadas, tenían que ver con un plan estratégico de expansión territorial, además de servir estos campos como bases improvisadas de despliegues para los aviones militares. Vale recordar que gran parte del país aún estaba asolado por los males de la época, como ser los malones de indios, el cuatreroismo, el vandalismo y los saqueos a las poblaciones rurales.

Llegando el año 1922 y a pedido del Centro de Aviación Civil dada las difíciles circunstancias por las que atravesaba esa Institución, para seguir adelante el primer curso iniciado, fueron comisionados el Capitán Antonio Parodi y los Sargentos Primeros Pilotos Militares Dante Ferrari y Próspero Sianja.

Al aeroclub Santiago del Estero fueron designados el Mayor Jorge E. Souvillé y el Sargento Piloto Militar Liborio Fernández.

En 1924 se imparten Instrucciones para las Instituciones Aeronáuticas Civiles (Reglamentación provisional y Puntos de Vistas conforme al Presupuesto de Guerra Anexo F. inciso 9, N° 99 año 1923-1924). Se

reglamenta también la acción de los Suboficiales Pilotos y Mecánicos en el desempeño de sus tareas específicas.



Aeroclub Tucumán. El Sargento Piloto Militar Salvador Gaudioso Molina, sentado sobre un avión Curtiss "Oriole", se desempeñó como Instructor de Pilotaje de dicha institución. Uno de sus alumnos lo fue el Sr. Próspero Palazzo, (de buzo blanco) precursor de las líneas aéreas al sur.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

En la Memoria que eleva el Jefe del Departamento de Aviación Civil Mayor Francisco Torres al Director del Servicio Aeronáutico del Ejército (S.A.E.) entre otros conceptos se expresaba:

*"Asimismo digno de encomio y de ser tenido en cuenta esa Dirección ha sido la actuación y desempeño de instructores militares, mecánicos y conscriptos de pista destacados en las instituciones aeronáuticas, quienes con honradez profesional que los dignifica han realizado esfuerzos sobrehumanos para asegurar el éxito valorándola y respondiendo un todo a la confianza que en ellos se había depositado"*⁷⁴

Por su parte, para la instrucción de vuelo en el Centro de Aviación Civil del Aeroclub Santiago del Estero fueron designados el Sargento Primero Piloto Militar Schneider y el mecánico Cocco. Cabe aclarar que el Sargento Primero Schneider sufrió un grave accidente con un avión Caudron y fue reemplazado por el Sargento Primero Piloto Militar Calderón.

Al Aeroclub Mendoza fue asignado el Sargento Ayudante Dante Ferrari, llamado "el maestro infatigable" por la cantidad de aviadores y pilotos (militares y civiles) formados bajo su instrucción de pilotaje.

⁷⁴ DEL PINO, Alejandro. S.M. (R). EL SUBOFICIAL EN LA AERONAUTICA. Cuando los Sargentos eran noticia. 2da Parte. ELEVACIÓN. Publicación del Círculo de Suboficiales de Aeronáutica. N° 4. Año 1969/70.



El Sargento Dante Ferrari posa junto a uno de los aviones del Aeroclub Mendoza. Fue uno de los instructores de pilotaje que más alumnos militares y civiles formó. También prestó servicios en el Aeroclub Castelar y en el Centro de Aviación Civil, aeródromo Pte. Rivadavia de Morón.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.

Al Aeroclub “*Tucumán*” fue asignado el Sargento Piloto Militar Salvador Gaudioso Molina en reemplazo del Sargento Fernández Arcay.

Al Aeroclub Deportivo *General Güemes* fue comisionado el Sargento Piloto Militar Juan Farías.

En el año 1924 se realizaron los Ejercicios Finales (también llamados “*Concentración y desconcentración*”) en Córdoba, que consistían en reunir a la mayor cantidad de aeronaves civiles y verificar el grado de instrucción alcanzado por los civiles. Para ello se formaban dos Secciones, A y B respectivamente, que estarían a cargo de los Sargentos Primeros Pilotos Militares Ramón Calderón y Emilio Esquivel.

Debemos agregar a este abnegado grupo, la siguiente lista de nombres de Suboficiales que también actuaron en la aviación civil argentina de aquellos años 20.

Algunos de ellos sufriendo heridas que los dejaron postrados e imposibilitados y otros que entregaron su vida en pos del cumplimiento de la instrucción.

- Miguel Balado.
- Otto Cattoni.
- Víctor Cichetti.
- Liborio Fernández.
- Emilio López.
- Ignacio Márquez.

- Jorge Mercado.
- Eusebio Geuna.
- Román Mateo.
- José Olmos.
- Prudencio Valdez.
- Pascual Vallero.
- Reynaldo Zanetti.

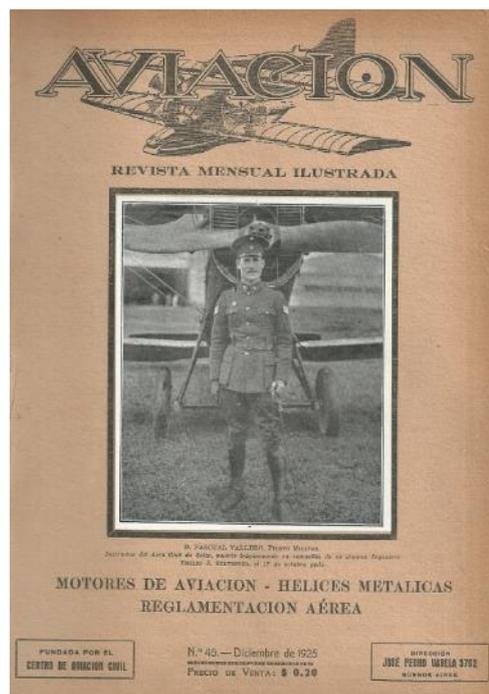
En cuanto a la responsabilidad y capacidad con que los Pilotos Militares y mecánicos del desaparecido Servicio Aeronáutico del Ejército se desempeñaron, hablan con elocuencia los resultados obtenidos. Desde todo esto a la fecha han transcurrido treinta años. Quizás esta circunstancia explique la razón por la cual hay quienes creen que la Aeronáutica Argentina se formó de la noche a la mañana a causa de la presión ejercida por la aviación misma en virtud de su solo progreso... o lo que es igual ¡así por que sí!

Antonio Biedma Recalde.
Piloto Internacional N° 303 y Piloto Nacional N° 51
Revista Nacional de Aeronáutica. Septiembre de 1958.



Juan C. Goggi fue uno de los primeros ex Pilotos Militares en dedicarse a la enseñanza de pilotaje en una escuela de vuelo civil. Foto dedicada al Capitán Antonio Parodi

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A.



Izquierda: El Sargento Ramón Calderón y el mecánico Octavio Cocco. Derecha: Los Sargentos son noticia. Lamentablemente, en este caso por el trágico final del Sargento Piloto Militar Pascual Vallero, ocurrido mientras impartía instrucción de pilotaje para el aeroclub Salta, el 17 de octubre de 1925.

Foto: Archivo D.E.H. - F.A.A. y Archivo del Autor.

PRIMER CONSCRIPTO AERONÁUTICO MUERTO EN CUMPLIMIENTO DEL DEBER

El día 10 de agosto de 1927 mientras se desarrollaban los actos relacionados con un nuevo aniversario de la creación de la Escuela de Aviación Militar, como parte de los mismos, un avión Breguet XIX A-2 tripulado por el Subteniente Pedro Zeballos como piloto y el Teniente 1° D. Claudio Rosales, como observador, sufrió un percance en vuelo y cayó sobre la pista de El Palomar.

El Soldado Luis E. Ainzarnizabal, que se encontraba de servicio, formando cordón de contención para retener al numeroso público que presenciaba los acontecimientos, al ver al avión accidentado, corrió hasta el lugar para prestar ayuda a sus superiores, que habían quedado atrapados entre los restos del aparato.

Mientras el valiente Soldado intentaba rescatar al Teniente 1° Rosales, una bomba de ejercicio de 10 kilos se desprendió de otro Breguet que evolucionaba sobre el aparato siniestrado, cayendo sobre la espalda de Ainzarnizabal, atravesándolo y causándole la muerte instantánea.⁷⁵

⁷⁵ LORIA, Rugero (PCS). LUIS E. AINZARNIZABAL. Primer concripto aeronáutico muerto en cumplimiento del deber. ELEVACIÓN. Círculo de Suboficiales de Aeronáutica. N° 4. Años 1969/1970.



Conscripto perteneciente a la Aeronáutica Militar portando el uniforme de salida utilizado a mediados de los años 20.

Foto: Ilustrativa Sitio Web militariarg.com.

SOLDADOS CONSCRIPTOS PILOTOS MILITARES

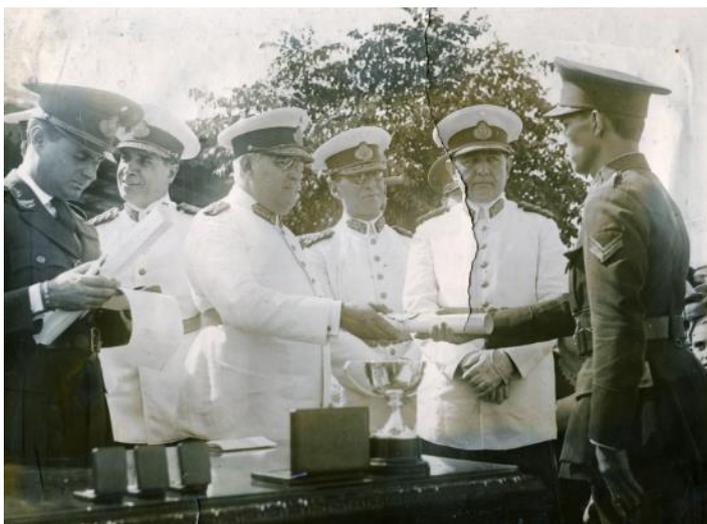
Llegado 1930, los Cursos para Pilotos Militares experimentaron una modificación: Se permitió por orden del Ministerio de Guerra la incorporación a los mismos de Soldados Conscriptos que tuvieran previamente realizado el curso de aviador civil.

Recibieron sus diplomas como Pilotos Militares:

- Ernesto Navas.
- Ángel Binda.
- Fermín Gentile.
- Alejandro Perier.
- Roberto Rottjer.
- Jesús Navarro.
- Luis Rioboa.

A ellos se les sumaron Carlos Agüero y Juan Zanetti, egresados con el curso de Pilotos Militares del año 1931.

Todos ellos pasarían a formar parte del Cuadro de Suboficiales como Pilotos Militares.



El Ministro de Guerra General Francisco Medina hace entrega del Diploma que acredita como Piloto Militar a un Cabo perteneciente al Curso del año 1931.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

ORGANIZACIÓN DE PAZ DEL EJÉRCITO Y SUS DEPENDENCIAS AÑO 1930

Por Boletín Militar N° 8.427, 1era. Parte, de fecha 15 de febrero de 1930, se publicó la Organización de Paz del Ejército para dicho año, lo que nos permite conocer el efectivo de Suboficiales y como estaban constituidas orgánicamente las dos únicas Bases Aéreas Militares hasta ese momento.

BASE AÉREA MILITAR “EL PALOMAR”

DEPENDENCIA	GRADOS				
	Sargento Ayudante	Sargento 1°	Sargento	Cabo 1°	Cabo
Comando	1	1			1
Parque de Base					
Talleres de Base					
Subcontaduría					
SERVICIOS GENERALES					
Servicios Especiales		1	1	2	1
Servicios Transportes		1		1	1
Servicio Sanitario					
Sección Administración			1	1	
SERVICIOS TECNICOS					
Sección Fotografía	1	1			1
Sección Comunicaciones		1		1	1
Sección Iluminación			1	1	1
Gabinete Estudios				1	1
Servicio Meteorológico			1		
Sección Entrenamiento		1	1	1	1

GRUPO DE OBSERVACIÓN					
Comando		1		1	1
Escuadrilla de Exploración		2	2		
Escuadrilla de Artillería		2	1		
GRUPO DE CAZA					
Comando		1			1
1° Escuadrilla		2	1		
2° Escuadrilla		1	2		
TOTAL	2	15	11	9	10

EFFECTIVO TOTAL SUBOFICIALES COMBATIENTES: 47	
EFFECTIVO TOTAL SUBOFICIALES SERVICIOS AUXILIARES: 06	
Auxiliares de Administración:	1
Guarda almacenes:	2
Preparadores:	1
Enfermeros:	2
EFFECTIVO TOTAL SOLDADOS CONSCRIPTOS: 350	

BASE AÉREA MILITAR “PARANÁ”

DEPENDENCIA	GRADOS				
	Sargento Ayudante	Sargento 1°	Sargento	Cabo 1°	Cabo
Comando	1	1		1	1
Parque de Base					
Talleres de Base					
Subcontaduría					
SERVICIOS GENERALES					
Servicios Especiales		1	1	2	1
Servicios Transportes		1		1	1
Servicio Sanitario					
Sección Administración			1	1	1
SERVICIOS TECNICOS					
Sección Fotografía		1	1		
Sección Comunicaciones		1		1	1
Sección Iluminación			1	1	1
Gabinete Estudios				1	1
Servicio Meteorológico			1		
Sección Entrenamiento					
III GRUPO DE OBSERVACIÓN					
Comando		1	1	1	1
Escuadrilla de Exploración		1	2		
Escuadrilla de Artillería		1	2		
IV GRUPO DE OBSERVACIÓN					
Comando		1	1		1
Escuadrilla de Exploración		1	2	1	2
Escuadrilla de Artillería		1	2		
TOTAL	1	11	15	10	11

EFFECTIVO TOTAL SUBOFICIALES COMBATIENTES: 46

EFFECTIVO TOTAL SUBOFICIALES AUXILIARES: 06

Auxiliares de Administración: 1

Guarda almacenes: 2

Preparadores: 1

Enfermeros: 2

EFFECTIVO TOTAL SOLDADOS CONSCRIPTOS: 340



Base Aérea Militar Palomar con despliegue de efectivos y aeronaves de dotación, en ocasión de una revista por parte del Ministro de Guerra. Se observan cazas Dewoitin, Breguet XIX, Avro Gosport y Bristol F2B.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.



Base Aérea Militar Paraná, Provincia de Entre Ríos en sus comienzos, año 1931.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

REVOLUCIÓN DEL 6 DE SEPTIEMBRE DE 1930

En el desarrollo de los hechos que derivaron en la renuncia del Presidente de la Nación Hipólito Yrigoyen el día 6 de septiembre de 1930, la aviación militar tuvo una luctuosa y penosa participación.

Con la incorporación de nuevos aviones y armamento, se había convertido en un poder gravitante dentro del Ejército.

Todo hace suponer que la participación del Cuadro de Suboficiales se limitó a las tareas de apoyo técnico a las aeronaves y defensa terrestre, además de las logísticas, ya que luego de las acciones revolucionarias hubo purgas y pases internos de personal que se limitó solamente a Oficiales, sin constancia de Suboficiales Pilotos Militares involucrados.

“Era evidente que la aviación militar había estructurado una disciplina muy diferente a las de las otras armas (bastante similar a la Armada). Suboficiales, Clases y Soldados realizaban en aviación muchas tareas técnicas diferente a las de otras armas. Los Suboficiales eran fundamentalmente Pilotos, Mecánicos e Instructores de Soldados y centraban su trabajo en el vuelo de los aviones”⁷⁶

La aviación militar era distinta, su personal era distinto. Desde sus inicios siempre estuvo integrada por personal “con estudios” (lo hemos visto en las condiciones de incorporación) y porque no, también era vista con recelo profesional. El llamado “Espíritu de Cuerpo” tomaba forma.

Desde 1916 con la formación de los Aprendices Motoristas en los Talleres de El Palomar, luego con los Maestranzas mecánicas y con la incorporación de los nuevos Cabos de Aviación egresados de la Escuela de Mecánica del Ejército, a partir de 1924, todo este proceso fue incrementando en la identidad propia.

Los Oficiales de aviación también eran mirados con cierta desconfianza por sus pares de otras armas y hasta incluso por sus superiores. Se les recalca su tendencia a independizarse de los mandos una vez en el vasto cielo, a tomar decisiones en solitario sin consultarlos. Estos llamados de atención incluso se publicaban en Ordenes del Día.

La Revolución del 30 dejó en evidencia que la aviación militar había madurado y su personal conformaba un sólido equipo.

“Los Oficiales de aviación no tenían asistentes y muchas veces compartían las tareas de reparación y limpieza de aviones con Suboficiales, Mecánicos y Soldados.

Esto no sucedía en las demás armas...”⁷⁷

⁷⁶ DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. Tomo II. “Historia General de la Fuerza”. Desarrollo de la Aeronáutica Militar en el Ejército desde 1923 hasta 1944, por los Comodoros VELEZ, Oscar Gregorio y QUELLET, Ricardo Luis. Año 2000. Capítulo II. Pág. 69.

⁷⁷ *Ibidem.*



Trabajo en Equipo. Espíritu de Cuerpo. En la foto, un Suboficial Piloto Militar y el Observador, un Oficial, esperan mientras los mecánicos reparan el motor de su avión Bristol F2B.

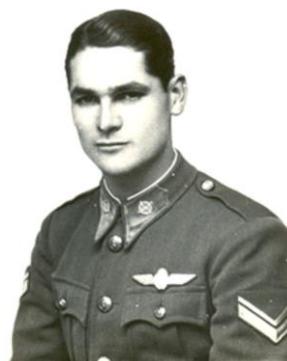
Foto: Archivo del Autor.

UNIFORMES E INSIGNIAS

Comenzada la década de 1930 se produjeron cambios en los uniformes de la aviación militar. Uno de ellos lo fue el uso del nuevo brevet de Aviador Militar (Oficiales) y Piloto Militar (Suboficiales). La nueva insignia fue instaurada mediante Boletín Militar N° 2.506 de fecha 30 de diciembre de 1930 y estaba constituida por un escudo argentino alado, cuyas alas estaban bordadas en plata para los Suboficiales.



Imagen: aldocampos®



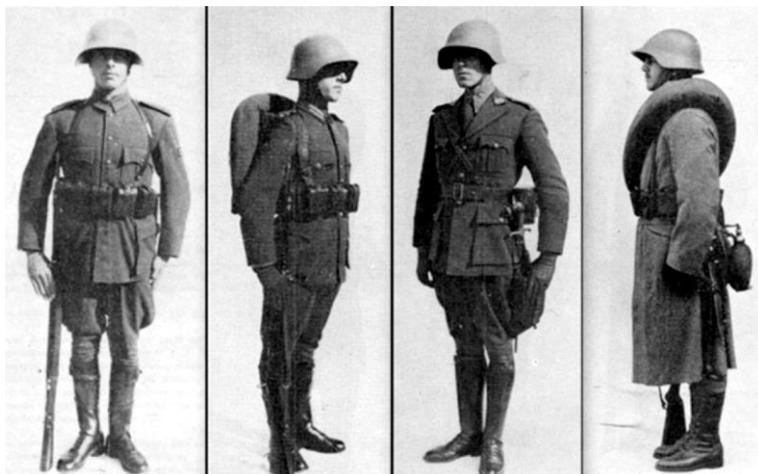
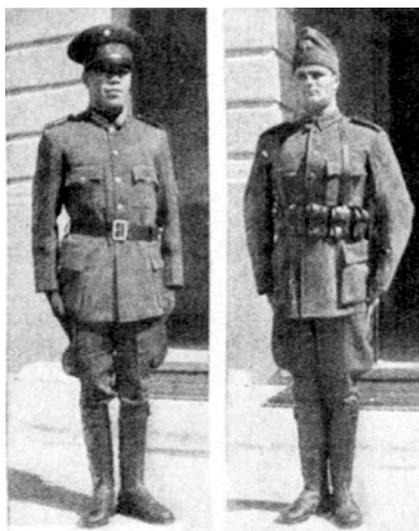
El Cabo Piloto Militar Severino Casas portando el nuevo brevet bordado en plata, en uso a partir de 1931.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.



Personal de Maestranza Civil con uniforme.

Foto: Sitio Web militariarg.com.



Nuevo Uniforme de Ejército. Arriba, Uniforme de para Paseo y Parada.
Debajo, de Campaña con casco modelo suizo.

Foto: Revista "Caras y Caretas".



Emblemas en uso en la aeronáutica militar

Foto: Sitio Web militariarg.com.



El "Biguá". Con la figura de esta ave se identificaba a la Escuadrilla de Caza de El Palomar.

Imagen: Archivo del Autor.

RECLUTAMIENTO

A partir del año 1931 se optó por convocar para los cursos de Pilotos Militares (Curso B) de la Escuela de Aviación Militar a Suboficiales con jerarquía de Cabo Primero, dado el poco aplomo y sensatez necesaria para la actividad aérea de los Cabos⁷⁸.

En 1932 la aviación militar argentina incorpora a sus filas cinco unidades del avión alemán Junkers W-34L/K-43, construidos bajo licencia en Suecia, en sus versiones de reconocimiento y bombardeo.⁷⁹

Este aparato, enteramente metálico de gran versatilidad, permitiría a los Pilotos Militares entrenarse en vuelo por instrumentos, realizar

⁷⁸ DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. 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. Por los Comodoros VELEZ, Oscar Gregorio y QUELLET, Ricardo Luis. Año 2000. Pág. 83. Capítulo II.

⁷⁹ AMORES OLIVER, Eduardo Juan. HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. GUÍA DE AERONAVES 1912/2015. Dirección de Estudios Históricos. 2016.

fotogrametría y transporte sanitario (capacidad para tres camillas y asiento para médico o enfermero y botiquín).

Dada su capacidad para transportar bombas, se decidió crear el Grupo 1 de Bombardeo liviano con base en El Palomar. El Suboficial Piloto Militar Fernández Arcay fue quien más vuelos desarrollaría con la versión sanitaria, primera en operar en su tipo en el país.

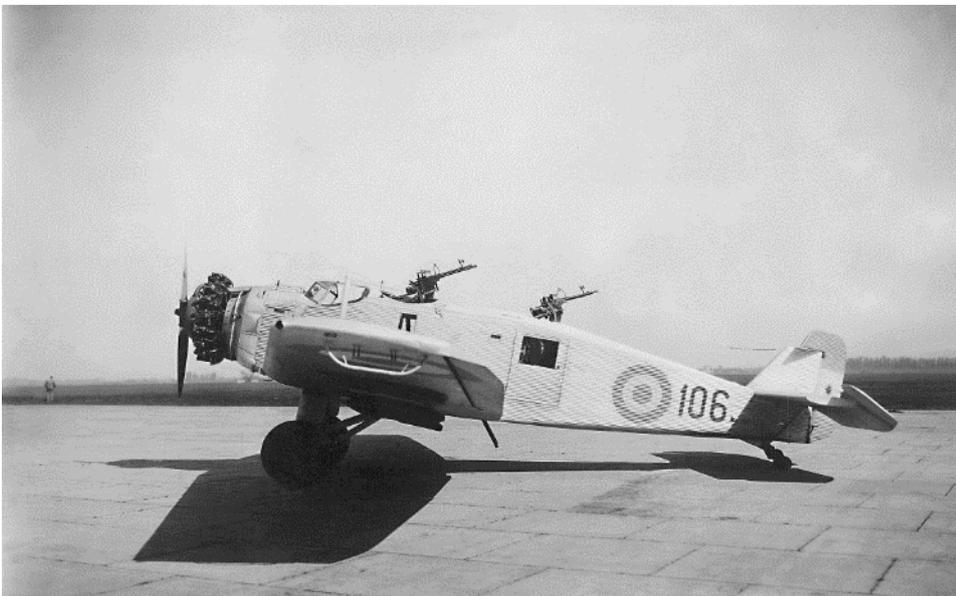


La incorporación de los Junkers W-34L /K-43 permitió la creación del Grupo 1 de Bombardeo.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.



LOGOTIPO EMPRESA
JUNKERS
(Imagen: aldocampos®)



Junker K -43 N° 106 mostrando todo su armamento. Dos ametralladoras Madsen de 7,65 mm en torretas giratorias y bombas bajo sus planos.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.



Armeros ajustan bombas bajo la atenta mirada del Piloto.

Foto: Archivo General de la Nación.



La versión sanitaria posibilitó la incorporación como tripulantes de médico y enfermero. De esta manera, las especialidades aeronáuticas ganaban importancia e identidad propia.

Foto: Archivo del Autor.

CREACIÓN DEL GRADO DE SUBOFICIAL PRINCIPAL

Finalizada la década de los años 20 la aeronáutica militar argentina se expandía en forma considerable. El impulso dado con la creación del Servicio Aeronáutico del Ejército y luego con la Dirección General de Aeronáutica fue jerarquizando la actividad aérea y avizorando una futura independencia como arma independiente o bien con la creación de un Ministerio del Aire o Aeronáutica.

En el aspecto de la organización del personal, el mismo prestaba servicios por no más de quince años y la jerarquía máxima era la de Sargento Ayudante. Para ampliar la permanencia en servicio e incentivar al mismo (sobre todo al cuadro de Suboficiales) se crearon dos nuevas jerarquías.

CONSIDERANDO

Que la necesidad de relacionar el grado que invisten los Suboficiales con las funciones y responsabilidades que les corresponden, de conformidad con las crecientes exigencias del servicio resultantes de la evolución del Ejército, imponen elevar el grado de los que deben desempeñar ciertos cargos en las unidades de tropa, aviación, comunicaciones y reparticiones militares;

Que en consecuencia y complementando el propósito perseguido por la Ley N° 11.822 al incluir los nuevos grados de Suboficial, resulta indispensable que los Sargentos Ayudantes desempeñen las funciones de encargados de compañía, escuadrón o batería, actuando los futuros Sargentos 1eros como sus inmediatos colaboradores en el cumplimiento de las misiones ventajosas para el servicio;

Que tales modificaciones no pueden realizarse de una sola vez a causa del brusco recargo que impondría en el presupuesto, por lo cual se ha resuelto llevarlo a la práctica progresivamente en un determinado período de tiempo, al cabo de los cuales quedarán reorganizados definitivamente los escalafones de suboficiales a causa del brusco recargo que impondría en el presupuesto, por lo cual se ha resuelto llevarlo a la práctica progresivamente en un determinado período de tiempo, al cabo de los cuales quedarán organizados definitivamente los escalafones de Suboficiales.

El Presidente de la Nación Argentina,

DECRETA:

Artículo 1°- Para ascender al grado de Suboficial Principal se exigirán las siguientes condiciones:

- a) Haber prestado por lo menos 12 años de servicios en el Ejército; de los cuales 8 años en las unidades de tropa, como Suboficial.*

- b) *Tener como mínimo 2 años de antigüedad en el grado de Sargento Ayudante.*
- c) *Conceptos que acrediten una moral y conducta intachables y poseer destacadas condiciones profesionales que lo capaciten para reemplazar a un Oficial como Jefe de Sección en las unidades, o poseer el título de Piloto Militar o de Radiotelegrafista Militar o haber demostrado la necesaria capacidad para su desempeño en las tareas de oficina o dominio en el funcionamiento de la mayoría de una unidad.*
- d) *A los Sargentos Ayudantes Pilotos Militares no se les exigirá el tiempo de permanencia en las unidades prescripto por el inciso a).*

Artículo 2°- Las vacantes de Suboficial Principal se cubrirán según las armas y especialidades dentro de la Unidad o Instituto o repartición.

Artículo 3°- El ascenso al grado de Suboficial Principal en las Unidades será otorgado por el Comandante de la División a propuesta de los Jefes respectivos.

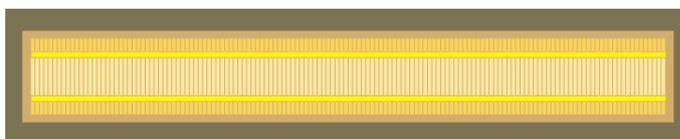
Artículo 4°- Las autoridades mencionadas en el Artículo 3°, solicitaran al Ministro la autorización necesaria para ascender a Sargentos Ayudantes que deban cubrir vacantes existentes en otras unidades, Institutos o reparticiones.

Artículo 5°- Hasta tanto los efectivos que asigne el presupuesto permitan normalizar los escalafones respectivos, las Unidades, Reparticiones e Institutos podrán contar con el número de Suboficiales Principales que se indica en la Planilla.

ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR 1 Vacante.

Firmado: JUSTO - MANUEL A. RODRIGUEZ.

Boletín Militar N° 2.873, 2da. Parte. Buenos Aires, 2 de diciembre de 1933



Nueva Insignia de Suboficial Principal

Imagen: aldocampos®

PRIMEROS SUBOFICIALES PRINCIPALES EN LA AVIACIÓN MILITAR

AERO

17

Suboficiales Pilotos Fueron Ascendidos



CON el fin de establecer idéntico escalafón con el personal subalterno de la armada, el ministro de Guerra resolvió crear el título de suboficial principal, último grado de las clases.

Sesenta y cinco sargentos primeros ayudantes optaron a tal grado, para lo cual debieron ajustarse a determinadas condiciones de aptitud o antigüedad.

A la dirección de Aeronáutica le ha tocado designar cinco, de los cuales sólo uno no es piloto. Los ascendidos son los sargentos primeros ayudantes José H. Rodríguez, de la Fábrica Militar de Aviones; Luis Pasuzzi, de la base aérea de Los Tamarindos; José A.

Olmos y José María López, de la base de El Palomar, y Deolindo Gómez, de la misma base, pero sin pertenecer al personal navegante.

Esto ha obligado a hacer automáticamente ascensos o confirmaciones en los grados subsiguientes inferiores.

Se han confirmado al grado de sargentos primeros ayudantes a los siguientes pilotos militares: Manuel Duarte, de la secretaría de la Dirección General de Aeronáutica; Enrique Gaudioso Molina e Ignacio Márquez, de la base de Paraná; Guillermo Hensel, de la Escuela Militar de Aviación, y a sargento primero a Fausto Ezriza, de la misma escuela.

La Revista "AERO" en su número de Oct/Nov del año 1933, se hacía eco de la medida de los nuevos ascensos de Suboficiales en la aeronáutica militar.

Foto: Archivo del Autor.

Sargento Ayudante Luis H. Rodríguez	Piloto Militar	Depto. Aerotécnico (*)
Sargento Ayudante José A. Olmos	Piloto Militar	BAM El Palomar (*)
Sargento Ayudante José M. López	Técnico	BAM El Palomar (*)
Sargento Ayudante Segundo A. Yubel	Piloto Militar	E.A.M. (**)

(*) Ascendidos a Suboficial Principal con fecha 1° de diciembre de 1933.

(**) Ascendido a Suboficial Principal con fecha 1° de agosto de 1934.

Fuente: Ministerio de Guerra. Dirección General de Aeronáutica. Julio de 1935.

El aumento creciente de las Unidades en cuanto a servicios y material, lo mismo que a la cantidad e índole de trabajos de diverso orden ejecutados, hace insuficiente el número de conscriptos que se incorporan anualmente.

El Personal especializado incorporado no ha satisfecho en cuanto a las necesidades de la Sección Comunicaciones, Conductores de vehículos a tracción mecánica, ayudantes mecánicos y ayudantes montadores.

El personal de Suboficiales navegantes y no navegantes ha sido reducido para cubrir los destinos y servicios, a pesar de estar excedidos con respecto al número total que asigna la planta.

Memoria Anual BAM El Palomar, 1933



El Personal incorporado para las especialidades de Comunicaciones y Conductor Motorista no tuvo un rendimiento satisfactorio según la Memoria Anual de la BAM. El Palomar durante el año 1933.

Foto: Sitio Web militariarg.com.



Los Suboficiales navegantes y no navegantes debieron cubrir Guardias y Servicios, afectando la actividad de vuelo durante 1933.

Foto: Archivo del Autor.

CREACIÓN DE LA BASE AÉREA MILITAR “LOS TAMARINDOS” – MENDOZA

El 1° de Marzo de 1933 por Superior Resolución se crea la Base Aérea Militar “Los Tamarindos”, siendo su primer Jefe, el Tte. Cnel. Don Vicente Andrada, teniendo como antecedentes la creación del Grupo N° 4 de observación, el 1° de Enero de 1928, situado en el histórico campo de “Los Tamarindos”, (lugar en el cual perdiera la vida en accidente de aviación el Ingeniero Jorge Newbery, el 1° de Marzo de 1914) en esa ocasión, su Jefe lo fue el Tte. Cnel.

Pedro Zanni, y su dotación de aeronaves inicial estuvo compuesta por 3 (tres) aviones Breguet XIX Nros. 28, 29 y 30.⁸⁰

En el año 1933, al momento de la creación de la Base Aérea Militar y hasta 1935, diferentes modelos de aeronaves integraron su dotación.⁸¹

- Junkers F.13.
- Dewoitine D.21.
- Ae. M.O.1 (II Grupo de Bombardeo).
- Avro "Trainer".
- Avro "Genet".
- Junkers K.43.



1928. Los tres primeros Breguet XIX de dotación del recientemente creado Grupo 4 de Observación en el histórico campo de "Los Tamarindos", Mendoza.

Foto: Archivo D.E.H.- F.A.A.

SUBOFICIALES FUNDADORES

- | | | |
|---------------------|--------------------|----------------|
| ▪ Sargento Ayudante | Luis Pascuzzi | Piloto Militar |
| ▪ Sargento Ayudante | Arturo Florit | Armero |
| ▪ Sargento 1º | Abel Márquez Bello | Administración |
| ▪ Sargento 1º | Jesús Bernabeu | Administración |
| ▪ Sargento 1º | José L. Vidal | |
| ▪ Sargento 1º | Evaristo Bravo | |
| ▪ Sargento 1º | Damián Vega | |
| ▪ Sargento 1º | Marciano Gómez | |

⁸⁰ MEMORIAS ANUALES BASE AEREA MILITAR "EL PLUMERILLO". Años 1928/1935. Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

⁸¹ *Ibidem*.



SECUNDINO VARGAS
SARGENTO
PILOTO MILITAR
FUNDADOR
(Archivo D.E.H. – F.A.A.)

▪ Sargento 1°	Juan O. Garay	
▪ Sargento 1°	Cayetano Olleres	
▪ Sargento 1°	José S. Andrada	
▪ Sargento	Secundino Vargas	Piloto Militar
▪ Sargento	Aniceto Méndez	Piloto Militar
▪ Sargento	José Camaño	Sanidad
▪ Sargento	José P. Cáceres	
▪ Sargento	Domingo Rosas	
▪ Sargento	Ricardo Fernández	
▪ Sargento	Felipe Fredes	
▪ Sargento	Alejandro Barrera	
▪ Sargento	Enrique Fassanelli	
▪ Sargento	Juan Lorca	
▪ Sargento	Humberto A. Barrera	
▪ Cabo 1°	Santiago Germanó	Piloto Militar

MECÁNICOS

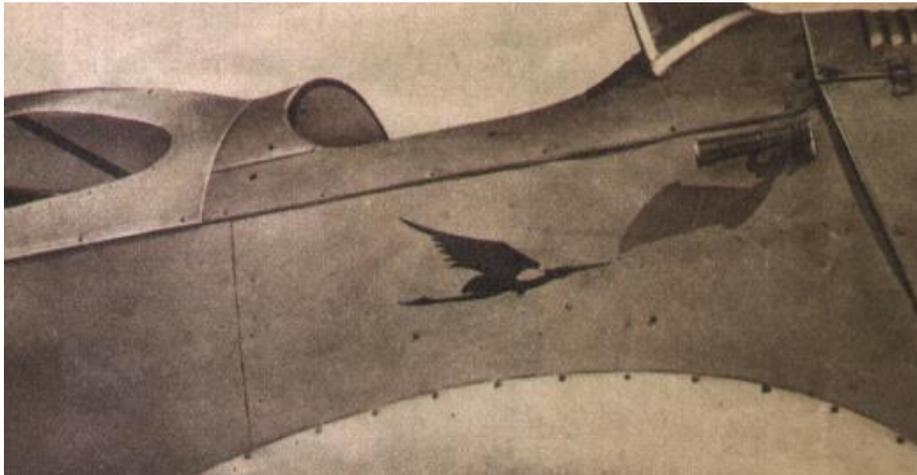
- Mario Volpi.
- Ernesto Ottembacher.
- Juan Félix Luna.
- Juan Gioni.

En el año 1929, el Grupo 4 de Observación fue trasladado a la Base Aérea Militar “Paraná”, quedando en “Los Tamarindos” un destacamento militar a cargo del cuidado de las precarias instalaciones. *(Fuente: Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.)*



Avión de construcción nacional Ae. M. O. 1. Monoplano, biplaza de entrenamiento, fue parte de la dotación de la B.A.M. “Los Tamarindos”. Su primer vuelo lo realizó el 25 de Enero de 1934 pilotado por el Sargento Ayudante José Honorio Rodríguez.

Foto: Archivo D.E.H.- F.A.A.



LA CIGÜEÑA ESTILIZADA

La "Cigüeña Estilizada" uno de los primeros emblemas utilizados en la aviación militar argentina, en este caso pintada en el fuselaje de un Ae. M. O.1.

Foto: Archivo del Autor.

CREACIÓN DEL GRADO DE SUBOFICIAL MAYOR

Decretando la creación de dos vacantes de Suboficial Mayor en cada una de las Direcciones de Aeronáutica y de Comunicaciones (Boletín Militar N° 3.063, 2da. Parte, 24 de octubre de 1935.)

CONSIDERANDO:

Que el Grado de Suboficial Mayor ha sido creado con el objeto de poder reemplazar a los Oficiales en las funciones de auxiliares de los Distritos Militares y especialmente para utilizar la experiencia de los primeros en bien del servicio a la par que propender, por un mayor estímulo, a la permanencia del personal en el Ejército;

Que asimismo existe conveniencia en mantener a los suboficiales especializados en aviación y comunicaciones dentro de sus actividades, sin por ello perjudicar su carrera dentro del Ejército;

Que el Decreto N° 48.163 (Boletín Militar N° 2.934, 2da. Parte), debe interpretarse como que los Suboficiales especializados en aviación y comunicaciones puedan aspirar a ocupar las vacantes de Suboficial Mayor en los Distritos Militares, porque de lo contrario sería privar a los mismos de un beneficio que tienen los Suboficiales combatientes.

Que las exigencias a satisfacer por los Suboficiales especializados en aviación y comunicaciones para desempeñar el grado dentro de las mismas, deben apartarse de las que determina el Boletín Militar N° 2.934, 2da. Parte,

El Presidente de la Nación Argentina,

DECRETA:

Artículo 1°- Créase dos vacantes de Suboficial Mayor en cada una de las Direcciones Generales de Aeronáutica y de Comunicaciones.

Artículo 2°- Las pruebas teórico-prácticas para optar al grado de Suboficial Mayor versarán sobre los siguientes puntos:

1. En aviación:

a) Parte teórica:

- *Preparación de misiones sobre aeronavegación;*
- *Observador aéreo;*
- *Comunicaciones;*
- *Aerofotografía;*
- *Tiro y Bombardeo; Topografía.*

b) Parte Práctica:

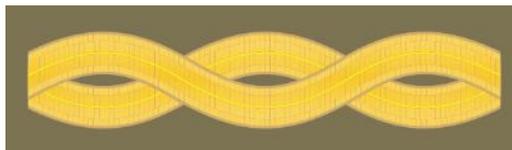
- *Ejecución de dichas misiones, las que serán realizadas en forma de un tema continuado, es decir, conexas a su parte teórica.*

Artículo 3°- Para ascender al Grado de Suboficial Mayor en aviación se exigirá:

- a) Ser Suboficial Principal, Piloto Militar, con un año de antigüedad mínima en el grado.*
- b) Haber cumplido en dicho grado una actividad anual de vuelo no menor de 50 horas; o bien registrar desde su iniciación 1.000 vuelos, con un total no inferior de 500 horas;*
- c) Haber merecido conceptos que acrediten una moral y conducta intachable y poseer destacadas condiciones profesionales.*
- d) Aprobar la prueba teórico-práctica a que se refiere el artículo 4° del presente Decreto.*

Artículo 4°- A los efectos de lo prescripto en el inciso d) del artículo anterior, la prueba se realizará en la Base Aérea Militar "El Palomar", ante una comisión compuesta por el Comandante de la Base y dos Jefes designados anualmente por el Director General de Aeronáutica, comisión que, además, tendrá a su cargo la preparación de los temas, los que serán sometidos al mencionado Director General, quién elegirá a los que crea más convenientes.

Firmado: JUSTO - MANUEL A. RODRIGUEZ.



Nueva Insignia de Suboficial Mayor

Imagen: aldocampos®

PRIMEROS SUBOFICIALES MAYORES EN LA AVIACIÓN MILITAR



José Atilio Olmos alcanzó la jerarquía de Suboficial Principal el día 9 de enero de 1936 y un mes después, el 1° de Febrero, la de Suboficial Mayor.

Las gestiones del Coronel Ángel María Zuloaga como Director General de Aeronáutica ante el Ministro de Guerra, a los fines de lograr vacantes para los Suboficiales Pilotos Militares, dieron su fruto.

Olmos prestó servicios en la BAM El Palomar, Escuela de Aviación Militar, Dirección de Aeronáutica Civil, Grupo N° 1 de Observación BAM El Palomar y finalmente en la Dirección General de Aeronáutica.

Foto: Archivo del Autor.



Un orgulloso Suboficial Mayor **Segundo Antenor Yubel** deja ver en las mangas de su uniforme las nuevas insignias que lo distinguen como tal.

Nacido en la Provincia de San Juan, se destacó como Probador de Aviones en vuelo e Instructor en la Escuela de Aviación Militar en El Palomar. También ejerció la docencia en ese Instituto de formación.

Alcanzó la jerarquía de Suboficial Principal el 1 de agosto de 1934 y la de Suboficial Mayor en 1936.

Foto: Archivo D.E.H.-F.A.A.



José Honorio Rodríguez también alcanzó la máxima jerarquía de Suboficial Mayor el 1 de febrero de 1936. Podría considerarse el primer Suboficial en lograrlo, secundado por José Atilio Olmos.

En 1931, en su Honor, la Dirección General de Aeronáutica por Orden permanente N° 105 crea el Premio "Sargento Ayudante Rodríguez", consistiendo en una medalla de oro y era otorgado al mejor del Curso de Pilotos Militares.

En 1931 dicho galardón fue para el Cabo 1° Piloto Militar Ricardo Baldan.

Foto: Legajo Personal S.M. José H. Rodríguez.



Sargento **Victorio A. Leveratto**. Obtuvo en 1931 el Premio "Ingeniero Taravella" instituido al "Mejor Mecánico" en mérito a su conducta y dedicación ejemplar.

Ingreso al Ejército el 20 de junio de 1927 como Mecánico Ayudante de Aviones en la BAM El Palomar

Foto: Aeronáutica Militar-1937.

MARTIROLOGIO 1920-1935



SEGUNDO GÓMEZ
SARGENTO 1° CONDUCTOR AVION
30 DE NOVIEMBRE DE 1920
AVRO GOSPORT 504K



LUIS BARRUFALDI
SARGENTO 1° CONDUCTOR AVION
14 DE OCTUBRE DE 1921
BLERIOT SPAD XIII



DIONISIO TOLEDO
SARGENTO ALUMNO
24 DE DICIEMBRE DE 1923
BRISTOL F2B



DOMINGO RAVIZZOLI
SARGENTO MECÁNICO
19 DE MARZO DE 1925
AVRO 504K N° 6



PRUDENCIO VALDEZ
SARGENTO PILOTO MILITAR
16 DE JUNIO DE 1925
CURTISS 10



PASCUAL VALLERO
SARGENTO PILOTO MILITAR
17 DE OCTUBRE DE 1925
CURTISS 1



IGNACIO ROSETTI
MECÁNICO
16 DE MARZO DE 1926
BREGUET 2



CLAUDIO VARGAS
SARGENTO 1° PILOTO MILITAR
22 DE JULIO DE 1931
BRISTOL F2B



ROBERTO ROTTJER
CABO PILOTO MILITAR
28 DE MARZO DE 1934
DEWOITINE L.D. 27



VALENTIN CORVALAN
SARGENTO PILOTO MILITAR
17 DE OCTUBRE DE 1934
DEWOITINE L.D. 20

Los restantes Suboficiales fallecidos faltantes en estas fotografías, serán publicados al final de este libro en un listado completo.

Todas las fotos pertenecen al Archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, salvo se especifique lo contrario.

RESUMEN CAPÍTULO II

Los primeros años de la década del 20 estuvieron marcados por grandes cambios. La creación del Servicio Aeronáutico del Ejército (SAE) de la mano de su Director, el Coronel Enrique Mosconi, trajo consigo una necesaria modernización en material aéreo, organización y doctrina del personal.

Como ejemplo de lo mencionado, podemos citar la incorporación de una aeronave de entrenamiento militar (Avro 504) acompañada de métodos de formación utilizados en otras fuerzas aéreas, como ser la Royal Air Force. Beneficiarios directos fueron los Aviadores y Pilotos Militares, además del personal técnico, quienes por primera vez incursionaban en tecnología moderna, luego de los años iniciales de la Escuela de Aviación Militar con aeronaves de uso civil ya totalmente obsoletas.

La creación del Gabinete médico para asegurar la capacidad psíquica y física del personal navegante también fue de suma importancia. Una señal más de la profesionalización de la actividad aérea.

En lo que respecta a los Suboficiales, se continuaba con los cursos de Pilotos Militares, a pesar de cierta resistencia por parte de algunos mandos. Sin embargo, la necesidad impuesta por las tareas a cumplir emanadas por el Director del SAE (formación de aviadores civiles) hizo que se continuara con este método, ya que eran los Sargentos quienes eran destinados a los distintos aeroclubes del País, desligando a los Oficiales, que de hecho eran un número insuficiente.

La Dirección General de Aeronáutica y su Director, el Coronel Luis Casinelli, a partir de 1923 hasta 1927, tomaron la posta entregada por el SAE y continuaron con una loable tarea. La selección del personal se hizo más selectiva, constituyendo un hecho de suma importancia el egreso de los primeros Cabos con la especialidad Aviación desde la Escuela de Mecánica Fray Luis Beltrán, hecho ocurrido en 1924.

La creación de nuevas unidades (Paraná, Mendoza) también requirió de la participación activa del personal de Suboficiales, recordando también la escasa numérica de los mismos.

Fueron los encargados de acondicionar esos inhóspitos lugares, de levantar hangares e instalaciones, a fuerza de pico y pala, también de machete. El Sargento Toribio Pino da testimonio de ello.

Pero estaban convencidos que la labor que desarrollaban era en bien de algo superior. La aviación daba pasos agigantados hacia el futuro y ellos se sentían parte, sin esperar recompensas ni premios, solo el deber cumplido.

Sin embargo, estos hombres forjados en la dureza de los tiempos que les tocó vivir, inspiraban plena confianza en sus superiores. El propio Coronel Zuloaga (Ángel María) admitía confiar más en los Suboficiales Pilotos a la hora de probar en vuelo a los nuevos aviones, ya que de ellos no esperaba más que franqueza y honestidad.

La creación de la Fábrica Militar de Aviones en Córdoba en el año 1927, puso a prueba esta hipótesis. Se creaba una nueva especialidad para los Suboficiales: Probador de Aviones en Vuelo. Los Sargentos Segundo

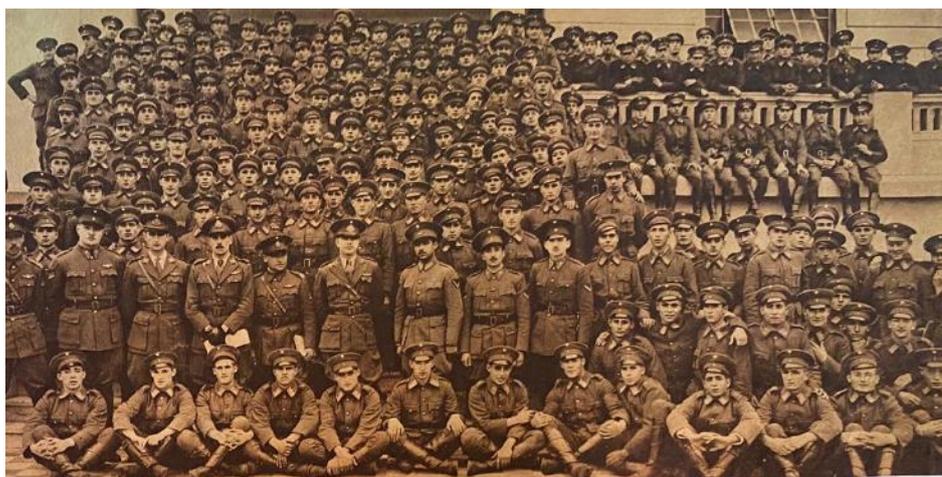
Antenor Yubel, primero, y luego José Honorio Rodríguez cumplieron a la perfección, sentando precedente para lo que hoy conocemos como Centro de Ensayos en Vuelo.

Nuevamente, con la incorporación de nuevo material aéreo (Aviones Breguet XIX, Cazas Dewoitines D 21 y transportes Junkers K 43) los Suboficiales obtenían la posibilidad de integrarse al vuelo, como ametralladoristas, observadores, mecánicos y enfermeros. El personal de tierra también se incrementaba: Auxiliares de Pista, meteorólogos, archivistas, armeros, operarios de equipos de iluminación (grandes reflectores), servicio de transporte terrestre, fotografía.

Con el fin de incentivar al Personal de Suboficiales y a la vez prolongar los años de servicio (recordemos que no eran más de 15 quince años), se crean los nuevos grados de Suboficial Principal (1933) y Mayor (1935). Nuevamente la figura del Coronel Zuloaga como Director de la Dirección General de Aeronáutica, cobra protagonismo a favor de su personal, solicitando al Ministro de Guerra la asignación de vacantes que le son concedidas, aunque en número insignificante.

Los diversos ejercicios militares realizados durante este período demostraban el alto grado de adiestramiento alcanzado por el personal de la aviación militar, incluso en despliegues de medios a lugares de conflicto real, como lo fue la frontera norte en junio de 1932 en ocasión de la guerra entre Bolivia y Paraguay

Mientras, en la Escuela de Aviación militar en El Palomar, los Suboficiales Pilotos Militares y Mecánicos conformaban un sólido equipo elogiado por sus superiores. Dieciséis Suboficiales (Pilotos y Mecánicos) entregaron su vida por la Patria en actos del servicio durante este período.



Personal de Oficiales y Suboficiales pertenecientes a la B.A.M. "El Palomar" año 1935.

Foto: Archivo del Autor.

GÉNESIS DEL
CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

CAPITULO III



1935 - 1945

GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
SUBOFICIAL MAYOR (R) WALTER MARCELO BENTANCOR

CAPÍTULO III

ESCALAFÓN PARA EL PERSONAL DE LA AVIACIÓN MILITAR

Ante la necesidad de reequipamiento de las dos fuerzas armadas (Ejército y Marina), el Ministerio de Guerra solicitó la asignación de fondos extraordinarios al gobierno nacional.

La situación fue propicia para que el Diputado Nacional por el Partido Demócrata Progresista, Ingeniero Julio A. Noble⁸² hiciera un adecuado planteo ante la negativa anterior de la Cámara de Diputados de dotar a la aviación militar con medios acordes, en reemplazo de los Breguet XIX y Dewoitines (adquiridos en 1925) ya obsoletos.

La idea original propuesta era la de obtener mayor presupuesto y en lo que respecta a la aeronáutica militar, lograr el reemplazo de los veteranos aviones en servicio por otros de manufactura nacional, construidos en la Fábrica Militar de Córdoba.

La Honorable Cámara de Diputados encomendó a las Comisiones de Guerra y Marina y Presupuesto y Hacienda, la tarea de analizar los requerimientos, la situación de la FMA, de la aviación militar y naval y problemas conexos, entre ellos, el referido al escalafón del personal de Oficiales y Suboficiales que integraban el arma de aviación.

Una vez finalizados los debates correspondientes, el Poder Ejecutivo sometió tres proyectos de Ley al Congreso:

- 1º. Destinar fondos para renovar el material de vuelo del Ejército y Armada.
- 2º. Se creaba un escalafón dentro del Ejército para la aviación militar.
- 3º. Se creaba una nueva Ley Orgánica para la Marina, en dónde se incluía la organización del cuerpo aeronáutico naval.

Si bien las Cámara de Diputados y Senadores aprobaron todos los proyectos en sesiones realizadas en septiembre de 1935, el material de guerra sería adquirido en el extranjero y la FMA de Córdoba sería la encargada de suministrar aviones de escuela y uso civil, incluso con la modalidad bajo licencia.

Sin embargo, quedó pendiente el proyecto de Escalafón para Suboficiales Pilotos Militares, Mecánicos y Personal Subalterno de las aeronáuticas militar y naval.⁸³

⁸² Ingeniero civil de la U.B.A., presidente del Centro de Ingenieros en 1927-1928, político de nota, discípulo de Lisandro de la Torre. Fue miembro fundador del Partido Demócrata Progresista con el que fue electo diputado nacional durante los períodos 1932-1934 y 1938-1942, en 1936 fue vicepresidente de la Cámara de Diputados, en 1946 fue candidato a senador nacional por la Unión Democrática, debiendo exiliarse en Uruguay durante el gobierno peronista. Docente, escritor. Sitio Web genealogiafamiliar.net.

⁸³ DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. 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. Comodoros Oscar Gregorio VÉLEZ y Ricardo Luis QUELLET. Capítulo III. Pág.119/121. Año 2000.



Suboficiales Pilotos Navales y Mecánicos aeronáuticos en Puerto Belgrano. Año 1930.

Foto: Archivo del Autor.



El 1° de junio de 1935 se efectúa en la BAM El Palomar, la inauguración del Casino de Suboficiales, con la participación de Oficiales y Suboficiales Brasileños. Al medio, el Coronel Ángel María Zuloaga, Director General de Aeronáutica.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

ESCALAFÓN DE OFICIALES DEL ARMA DE AVIACIÓN DEL EJÉRCITO

La Ley N° 12.257, sancionada por el Poder Ejecutivo el 6 de octubre de 1935 creaba el escalafón de oficiales del arma de aviación en el Ejército, fijando efectivos en los grados de Coronel a Subteniente, que podrían ser aumentados anualmente por las leyes de presupuesto y que comprenderían a Oficiales navegantes, no navegantes e ingenieros militares especializados en aeronáutica.

Autorizaba su ingreso a todos los oficiales en actividad con título de Aviador, Observador o Piloto Militar e Ingenieros Militares especializados en

aeronáutica, que optaran y solicitaran su inclusión en el arma antes del 15 de noviembre de 1935 o aquellos que egresaran como Subteniente en esa arma.

También la Ley establecía los nuevos tiempos de ascenso para el personal navegante, tiempo menor que el establecido por su anterior de cuadros y ascensos N° 9.675.

Se dividía el Escalafón de Oficiales de Aviación en especialidades de navegante, no navegante y técnico, proporcionando, asimismo, los efectivos máximos y condiciones de ascenso para cada una de las especialidades.

Se creó la llamada escuadrilla aeronáutica en el Colegio Militar de la Nación, optando los Cadetes de II a IV año su pase a la misma.



Oficiales y Suboficiales pertenecientes al Grupo de Caza de la B.A.M. "El Palomar", posan delante de un caza Dewoitine D.21, objeto de acaloradas discusiones en el Congreso Nacional, debido a su obsolescencia y necesidad de ser reemplazado.

Foto: Diario "La Nación".

SUBOFICIALES QUE VALEN ORO

Por estos años, la Dirección General de Aeronáutica estableció una serie de premios en compensación al esfuerzo y dedicación de pilotos y de los abnegados mecánicos.

Hemos visto como en su momento se instauró el premio "*Sargento Ayudante José H. Rodríguez*" al mejor promedio del Curso de Pilotos Militares, una manera de homenajear al premiado y a quien cede su nombre para el mismo. También ocurrió con el Ingeniero Ambrosio Taravella.

Al finalizar los Cursos de la Escuela de Aviación Militar del año 1935, el primer premio destinado al mejor mecánico consistió en una medalla de oro "*Guillermo Gianera*", en homenaje a este Suboficial mecánico (aun en actividad en ese año) y fue recibido por el Ayudante de 4º, Oscar Tapie, de la citada Escuela.

Los méritos de Gianera fueron leídos mediante Orden del Día, destacándose como "modelo de mecánico y veterano servidor de la aviación militar, que desde su modesta condición de obrero puso en todas las circunstancias su corazón, su cerebro y su músculo al servicio del triunfo de las primeras alas de la Patria".



El Suboficial Mecánico Guillermo Gianera. De destacada actuación desde los comienzos de la aviación militar, fue objeto de reconocimiento mediante la instauración de su nombre a una medalla de oro otorgada al mejor mecánico del año 1935.

Foto: Archivo del Autor.



Personal de Mecánicos y Motoristas de la Escuela de Aviación Militar pertenecientes a la Escuadrilla de pilotaje y aplicación retratados por el Diario "La Prensa" para un suplemento sobre las actividades en El Palomar. Año 1935.

Foto: Diario "La Prensa".

De izquierda a derecha, primera fila, sentados:

- Motorista Mitilo.
- Motorista Habert.
- Motorista Adolfo Lollo.
- Ayudante Mecánico Silverio Zapana.
- Ayudante Mecánico Italo Carco.
- Motorista Leopoldo Guerci.
- Sargento asimilado Atilio Otero.
- Motorista Eduardo Varela.
- Cabo asimilado Maggi.
- Motorista Mario Lemenú.
- Motorista Roberto Art.
- Motorista Carlos Ansay.

Segunda fila:

- Sargento 1º asimilado Juan J. Pinero.
- Sargento asimilado Juan Burgos.
- Motorista Luis Lavaggia.
- Sargento asimilado Miguel Grisolia.
- Sargento asimilado Ezequiel Diaz.
- Auxiliar de 8ª. Oscar Juguera.
- Cabo asimilado Severino Enriquez.
- Sargento 1º asimilado Antonio Jiménez.
- Sargento 1º asimilado Carlos Albe (Jefe de Mecánicos).
- Sargento 1º asimilado Hilario Vellaz.
- Ayudante mecánico Oscar Tapie (acreedor del Premio “Suboficial Gianera”).
- Ayudante mecánico Luis Toniato.
- Sargento asimilado miguel Rodríguez.
- Ayudante mecánico Andrés Sangiorgio.
- Auxiliar de 8ª Miguel Di Ciamo.
- Auxiliar de 8ª Leopoldo Adámoli.

UNIFORMES. REEMPLAZOS.

De acuerdo al BM 2873 - 2ª Parte del 2 de diciembre de 1933, fueron creados por la Ley 11.822 los grados de Suboficial Principal y Suboficial Mayor.

Por Decreto N° 32125 (BM N° 2873, 2ª Parte), se establecía que “...hasta tanto se terminen los estudios relativos al uniforme, insignias y demás distintivos que usarán los Sargentos Primeros, Sargentos Ayudantes, Suboficiales Principales y Suboficiales Mayores.”

El Presidente de la Nación Argentina

DECRETA

Artículo 1º-Reemplácese las correspondientes prendas de uniforme de los Sargentos Primeros y Sargentos Ayudantes por las que se indican a continuación, las que también serán usadas por los Suboficiales Principales y Mayores:

- a) **Chaquetilla azul gris:** corte y botones como la de Oficiales, sin el color del arma en la botamanga, llevando en el cuello el emblema del destino.
- b) **Chaquetilla de brin cáñamo:** como la actual, con botones del modelo en uso por los Oficiales y con hombreras de quita y pon, de la misma tela, con aplicaciones con el color distintivo del arma y el emblema de destino. Esta misma chaquetilla reemplazará a la blusa de brin actual con el uniforme N° 3 de verano.

Los uniformes de verano -2ª y 3- no serán usados fuera del cuartel por los Suboficiales a que se refiere el presente Decreto, salvo el caso de tratarse de formaciones.

- c) **Blusa verde oliva:** Como la de Oficiales, pero cerrada y con cuello volcado, ancho, de mediana altura y con botones del modelo en uso por los Oficiales; en las hombreras llevará las aplicaciones con el color distintivo del arma y el emblema de destino
- d) **Gorra azul gris y verde oliva:** como la actual, con un escudo nacional bordado en oro, de 4,5 cm. de altura por 3,5 cm. de ancho) modelo 1 bis), colocado en igual forma que para los Oficiales, en reemplazo del emblema de destino.
Gorra de brin: Como la actual llevando un escudo de metal dorado de las dimensiones más arriba indicadas, en reemplazo del emblema de destino.
- e) Las demás prendas serán las actualmente reglamentadas para el personal de Suboficiales.

Artículo 2º- Los Suboficiales mencionados usarán las siguientes insignias:

- a) **Sargento Primero:** jineta recta de dos galones de estambre dorado sobre fondo de tela del color del uniforme, de 8 cm. de largo, colocados horizontalmente. El galón inferior es de 15 mm, de ancho y el superior de 6 mm. separados por un espacio de 3 mm. La jineta será llevada en las mangas de modo que su parte inferior se encuentre a 20 cms. de la costura del hombro.
- b) **Sargento Ayudante:** Jineta análoga a la anterior, pero de tres galones; los dos superiores de 6 mm. de ancho separados entre sí por un espacio de 3 mm., colocada de la misma forma.
- c) **Suboficial Principal:** En la blusa verde oliva y capote: galón de estambre dorado de 8 cm. de largo por 8 mm. de ancho, colocado horizontalmente y cosido directamente a la botamanga, a 5 cm. del borde superior de la misma. En la chaquetilla azul gris, el mismo galón rodeando el borde superior de la botamanga. En la chaquetilla de brin cáñamo este galón, sobre fondo del color del uniforme, será de quita y pon.
- d) **Suboficial Mayor:** en la blusa verde oliva y capote: dos galones de estambre dorado en forma sinuosa, entrecruzados, de 8 cm. de largo y 6 mm. de ancho, colocado de forma indicada para los Suboficiales Principales. En la chaquetilla azul gris la misma insignia rodeando el borde superior de la botamanga. En la chaquetilla de brin cáñamo este galón sobre fondo del color del uniforme, será de quita y pon.

Artículo 3º- Los Suboficiales a que se refiere el presente Decreto usarán el cinturón de cuero con bandolera, tiro de cuero, sable y dragona, reglamentarios para los Oficiales.

Artículo 4º - Hasta tanto se establezcan los distintivos de especialidades para los Suboficiales Principales y Mayores, estos usarán únicamente lo que, de acuerdo con las prescripciones en vigor deben llevarse en el pecho.

Artículo 5°- Los uniformes, para los Suboficiales mencionados serán confeccionados con paño fino y tanto éstos como los accesorios del uniforme que se indican, serán provistos en las condiciones establecidas para los Suboficiales.

Artículo 6° - Lo prescripto para los Sargentos Primeros y Sargentos Ayudantes será aplicado a los Suboficiales de los cuerpos auxiliares de grado equivalente, excepto en lo que se refiere a las insignias, que serán plateadas en lugar de doradas.

Artículo 7° - Substitúyase las insignias de músicos, prescriptas por los números 71 al 75 del Reglamento de Uniformes (R.R.M. 44), por una lira de metal plateado sobre fondo del color del uniforme.

Artículo 8° - Las presentes prescripciones entrarán en vigor el 1° de febrero de 1934, excepto en lo que se refiere a insignias de los Suboficiales Principales, que lo serán de inmediato. A tal fin la Dirección General de Administración adoptará las medidas que correspondan.

FIRMADO: RODOLFO MARQUEZ. Coronel. Jefe de la Secretaría del Ministerio. B.M. 2875 2ª Parte. Buenos Aires, 13 de diciembre de 1933.



El Suboficial Principal Piloto Militar Segundo Yubel portando el uniforme con modificaciones establecidas y correa de cuero.

Foto: Archivo D.E.F. – F.A.A.



Suboficial Mayor Aviador Naval Andrés Bassani (Piloto Aviador de Hidroaviones). Con la creación del escalafón del Personal Subalterno de la Aeronáutica Naval, los Suboficiales que obtuvieran la capacitación de "Pilotos" pasaron a denominarse "Pilotos de Hidroaviación", reservándose la de "Piloto Aviador Naval" para los Oficiales. Dicha denominación se mantuvo hasta mediados de los años 30 en que pasaron a llamarse "Pilotos Aviadores".

Foto: Gentileza Lorenzo Borri.

CUADRO DE SITUACIÓN.

SUBOFICIALES AERONÁUTICA MILITAR. 1937.

A 25 años de su creación, la Aviación Militar Argentina se encontraba atravesando un proceso de reordenamiento y modernización. El 14 de julio de 1937, el Poder Ejecutivo decretó la descentralización de las funciones de la Dirección General de Aeronáutica en la Dirección General del Material Aeronáutico del Ejército y la División Aérea N° 1.⁸⁴

Las Bases Aéreas desaparecían como tales para ser sustituidas por Regimientos absorbiendo las funciones del organismo anterior. La Escuela de Aviación Militar pasaba a depender de la División Aérea N° 1.

Se disponía además que todo el Personal Navegante, con excepción de aquel necesario para el funcionamiento de la Dirección General del Material Aeronáutico, revistara en la División Aérea N° 1.⁸⁵

Un dato no menor lo es la creación, en diciembre de 1936, del cargo de Comandante de las Fuerzas Aéreas del Ejército, ocupado por el General de Brigada Armando Verdaguer, Comandante de la División Aérea N° 1 y el Coronel Ángel María Zuloaga, Director General del Material Aeronáutico del Ejército.⁸⁶

La ocasión del 25 aniversario fue propicia para dar difusión de las actividades desarrolladas por la aviación militar argentina desde 1912. Una serie de lujosos ejemplares titulados "AERONAUTICA MILITAR 1912-1937" fueron

⁸⁴ DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. 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. Comodoros Oscar Gregorio VÉLEZ y Ricardo Luis QUELLET. Capítulo IV. Pág. 129. Año 2000.

⁸⁵ *Ibídem.*

⁸⁶ *Ibídem.*

editados por la empresa “THE INTERNATIONAL PRESS”, como un sincero homenaje a la misma, no escatimando en gastos para la realización de los mismos, contando en sus páginas con datos acerca de historia, aeronaves, todo el personal de Oficiales, Suboficiales y Civiles que componían el efectivo del arma aérea, incluso sus mártires.

Este trabajo de “THE INTERNATIONAL PRESS” nos permite conocer la cantidad, distribución, orígenes y hasta una completa biografía de los Suboficiales protagonistas, convirtiéndose en una valiosa fuente de información.

Otra de las publicaciones similares en homenaje a la aviación militar aparecida ese año de 1937, fue la titulada “La Aviación Militar Argentina”, (formato revista) por el periodista Raúl Alejandro Apold. Este último ganaría alta notoriedad en el gobierno de Juan Domingo Perón.

COMANDO DE LAS FUERZAS AÉREAS DEL EJÉRCITO

DISTRIBUCIÓN POR JERARQUÍA	
SUBOFICIAL MAYOR	-
SUBOFICIAL PRINCIPAL	-
SARGENTO AYUDANTE	1
SARGENTO 1°	2
SARGENTO	1
CABO 1°	2
CABO	5
TOTAL	11

DIVISIÓN AÉREA N° 1	
SUBOFICIAL MAYOR	-
SUBOFICIAL PRINCIPAL	4
SARGENTO AYUDANTE	-
SARGENTO 1°	2
SARGENTO	5
CABO 1°	1
CABO	1
TOTAL	10

ESCUADRILLA DE COMANDO	
SUBOFICIAL MAYOR	-
SUBOFICIAL PRINCIPAL	1
SARGENTO AYUDANTE	-
SARGENTO 1°	1
SARGENTO	4
CABO 1°	2
CABO	1
TOTAL	9

REGIMIENTO AÉREO N° 1 “EL PALOMAR”	
SUBOFICIAL MAYOR	-
SUBOFICIAL PRINCIPAL	1
SARGENTO AYUDANTE	8
SARGENTO 1°	23
SARGENTO	21
CABO 1°	5
CABO	17
TOTAL	75

REGIMIENTO AÉREO N° 2 “PARANA”	
SUBOFICIAL MAYOR	-
SUBOFICIAL PRINCIPAL	-
SARGENTO AYUDANTE	4
SARGENTO 1°	22
SARGENTO	17
CABO 1°	6
CABO	-
TOTAL	49

REGIMIENTO AÉREO N° 3 “LOS TAMARINDOS”	
SUBOFICIAL MAYOR	-
SUBOFICIAL PRINCIPAL	1
SARGENTO AYUDANTE	1
SARGENTO 1°	20
SARGENTO	22
CABO 1°	5
CABO	1
TOTAL	50

REGIMIENTO AÉREO N° 4 VILLA MERCEDES" Y N° 5 (El Palomar – Provisorio)	
SUBOFICIAL MAYOR	-
SUBOFICIAL PRINCIPAL	
SARGENTO AYUDANTE	1
SARGENTO 1°	4
SARGENTO	7
CABO 1°	3
CABO	3
TOTAL	18

ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR "EL PALOMAR"	
SUBOFICIAL MAYOR	1
SUBOFICIAL PRINCIPAL	2
SARGENTO AYUDANTE	1
SARGENTO 1°	10
SARGENTO	9
CABO 1°	5
CABO	6
TOTAL	34

DIRECCIÓN GENERAL DEL MATERIAL AERONÁUTICO DEL EJÉRCITO	
SUBOFICIAL MAYOR	1
SUBOFICIAL PRINCIPAL	
SARGENTO AYUDANTE	5
SARGENTO 1°	13
SARGENTO	3
CABO 1°	2
CABO	3
TOTAL	27

FABRICA MILITAR DE AVIONES "CÓRDOBA"	
SUBOFICIAL MAYOR	-
SUBOFICIAL PRINCIPAL	-
SARGENTO AYUDANTE	1
SARGENTO 1°	6
SARGENTO	4
CABO 1°	4
CABO	2
TOTAL	17

**TOTAL EFECTIVOS SUBOFICIALES FUERZAS AÉREAS DEL EJÉRCITO AL AÑO
1937: 300**

JERARQUÍAS

- Suboficial Mayor.
- Suboficial Principal.
- Sargento Ayudante.
- Sargento 1°.
- Sargento.
- Cabo 1°.
- Cabo.

SUBOFICIALES NATURALIZADOS ARGENTINOS

- Paraguayos: 2
- Españoles: 4
- Italianos: 6
- Polaco: 1

SUBOFICIALES CON TÍTULO DE AVIADOR CIVIL

- Suboficiales: 3

ESPECIALIDADES

- Aprovisionamiento.
- Archivista.
- Armero.
- Artillero.
- Caballería.
- Carpintero.
- Comunicaciones.
- Enfermero.
- Entelador.
- Escribiente.
- Fotografía.
- Gimnasia y Esgrima.
- Herrero.
- Infantería.
- Ingeniero FFCC.
- Maestro de Rancho.
- Mecánico/Motorista.
- Meteorólogo.
- Operario de Aviación.
- Piloto Militar.
- Pirotécnico.
- Radiotelegrafía.
- Sastre.
- Tiro.
- Zapador Pontonero.
- Zapatero.
- Sin Especialidad conocida. Ingreso como Conscripto y ascendido a Cabo.

Se han tomado como referencia las especialidades/oficios ejercidos al año 1937.

INSTITUTOS Y ESCUELAS DE FORMACIÓN DE SUBOFICIALES

- Escuela de Suboficiales “Sargento Cabral”.
- Escuela de Mecánica del Ejército “Fray Luis Beltrán” (*).
- Escuela de Aviación Militar (**).
- Escuela de Gimnasia y Esgrima del Ejército.
- Escuela de Radiotelegrafistas.

- Servicio Administrativo del Ejército.
- Escuela Industrial de Udine (Italia).
- Escuela de Aeronáutica Militar de Turín (Italia).
- Escuela Mecánica de Capua (Italia).
- Dirección General de Meteorología.

(*) A partir de 1924 comenzaron a egresar Cabos con la especialidad “Aviación”.

(**) Formación de Suboficiales y Conscriptos Pilotos Militares.



Emblema del Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército

Imagen: Archivo del Autor.



Emblema de la Dirección de Aerotécnica.

Imagen: Archivo del Autor.

“Nuestra organización militar ha seguido paralelamente el progreso de la aeronáutica: La primera Escuela Militar de Aviación, los Grupos de Observación, de Bombardeo, de Caza, la Dirección General de Aeronáutica, la creación legal de la quinta arma, son escalones de sucesivos perfeccionamientos, que corresponden a lo que podríamos llamar la infancia y la niñez, respectivamente, de la aviación militar”

“La formación de la primera unidad operativa, reuniendo las fuerzas aéreas en la División N° 1, significa declarar la mayoría de edad de las tropas del aire, puesto que lleva implícita la idea de la organización de nuevas grandes unidades bajo un comando único, para dejar incorporado definitivamente el Ejército del Aire, que con el Ejército de Línea y la Marina de Guerra han de asegurar para siempre la defensa nacional”.

General de Brigada Armando Verdaguer.⁸⁷

⁸⁷ BOLETIN DE OBRAS PUBLICAS DE LA REPUBLICA ARGENTINA. Año 1936. N° 28.

SUBOFICIALES PILOTOS MILITARES EN ACTIVIDAD. 1937.



Suboficiales Mayores Manuel Duarte y Segundo Antenor Yubel.

Suboficiales Principales Vicente de Faveri, Guillermo Hensel y José Fernández Arcay.

Sargentos Ayudantes Miguel Balado, Heriberto Bonfiglioli. Leónidas Bravo, Antonio Mendez, Jorge Mercado y Claudio Nievas.

Sargentos Primeros Atilio Aballay, Juan Arancibia, Eduardo Caputi, Torcuato Bracco, Fausto Encina y Roberto Iglesias, Pedro Garnica, Santiago Germanó, Antonio Gómez, Aurelio Gutiérrez, Salustiano Larrea y Martín Mondragón, Atilio Paviotti, Roberto Pelliza, Pedro Salinero, Osvaldo Tejada, Alberto Torres y Francisco Vallejos.

Sargentos Ernesto Andersen, Julio Arrieta, Rodolfo Arzano, Juan Bauque, Ricardo Baldan y Ramón Barros, Juan Culla, Luis Giménez, Juan Gonzáles, Rufino Gutiérrez, Miguel Mantulak y Gerardo Martínez, Gerónimo Moretti, Domingo Murúa, Walter Muller, Pedro Peiretti, Urbano Ramírez y Carlos Sabatto, Calisto Salas, Luis Semería, Antonio Spada, Tito Villares y Juan Zanetti.

Cabos Primeros Carlos Barchielli y Fermín Gentili.

Cabos Antonio Arrollo y Juan Capella.⁸⁸

EVOLUCIÓN DE LAS ESPECIALIDADES AERONÁUTICAS

LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR SE TRASLADA A CÓRDOBA

La Escuela de Aviación Militar, establecida desde 1912, año de su fundación en El Palomar, fue trasladada en el año 1937 a la Provincia de Córdoba, en las proximidades de la Fábrica Militar de Aviones, ocupando una amplia extensión de tierra y contando con magníficas construcciones. La decisión fue tomada en base a la ubicación estratégica de la misma y por la mayor cantidad de días favorables para el vuelo, meteorológicamente hablando.

El 10 de agosto de 1937 se procedió a la inauguración oficial, coincidiendo con la celebración de las bodas de plata de la aviación militar argentina. El acto público fue presidido por el primer mandatario General Agustín P. Justo, quien puso en funciones al nuevo Director del Instituto, Mayor Aristóbulo Reyes, en reemplazo del también Mayor Pedro Castex Lainfor.

CURSO DE PILOTOS MILITARES

Se dispuso que los Suboficiales realizaran en el futuro dos cursos para graduarse como Pilotos Militares y que los candidatos fueran seleccionados entre los aspirantes de segundo año de la Escuela de Mecánica del Ejército (Fray Luis Beltrán). Diez fueron los Suboficiales que comenzaron el Curso de Piloto Militar en 1937.

⁸⁸ Extraído de: DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. 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. Comodoros Oscar Gregorio VÉLEZ y Ricardo Luis QUELLET. Capítulo IV. Págs. 158 y 159. Año 2000.



Terraza correspondiente a las nuevas instalaciones de la Escuela de Aviación Militar, inauguradas el 10 de agosto de 1937 en la provincia de Córdoba.

Foto: Diario "La Prensa".



Suboficiales alumnos pertenecientes al Curso de Pilotos Militares del año 1937, primero efectuado en la E.A.M. con sede en Córdoba. Posan frente a un avión Avro "Trainer".

Foto: Diario "La Prensa".

La actividad diaria en la "nueva" Escuela era similar para ambos Cursos (Suboficiales Pilotos Militares y Oficiales Aviadores Militares). La actividad de alumnos e instructores comenzaba a las seis de la mañana. Luego del desayuno se volaba desde las ocho hasta las once.

Cumplido el vuelo se practicaba gimnasia todos los días. La teoría consistía en clases de táctica general y de aviación, bombardeo, tiro aéreo y terrestre, navegación, organización, geografía militar aeronáutica, armas y materiales aeronáuticos, observación, fotografía y comunicaciones, además de las materias académicas.

Sin embargo, la convivencia de los futuros Oficiales (Cadetes) con los Suboficiales no sería factible por mucho tiempo más. En primer lugar, lo insuficiente de las instalaciones. En segundo, la carencia de personal de instructores de vuelo, lo que originaba demoras en el cumplimiento de los temas y tercero, recordando lo expresado por el Tte. Cnel. Jorge B. Crespo en 1924, “Los Suboficiales, como que proceden de todas las armas y unidades del Ejército, se incorporan con modalidades, hábitos y aptitudes distintas que redundan en perjuicio de la uniformidad y homogeneidad que debe procurarse en la formación de cualquier órgano militar...” Durante seis años más, ambos Cursos seguirían compartiendo las instalaciones de la flamante Escuela.

NUEVO MATERIAL AÉREO PARA LA INSTRUCCIÓN

El Coronel Antonio Parodi siempre se destacó por ser un impulsor de la modernización del material aéreo, y en 1937 volvió a ocupar el cargo de Director General del Material Aéreo.

Como parte del plan de reequipamiento, además de aviones de caza y bombardeo, se pensó en la urgente necesidad de reemplazar a los veteranos Avro “Trainer” y “Gosport”. El 16 de diciembre de 1937, a los mandos del Sargento 1º Santiago Germanó, realiza su vuelo de prueba el primer ejemplar del Focke Wulf 44 J “Stieglitz” (Jilguero), de origen alemán, construido bajo licencia en la Fábrica Militar de Aviones, acto que contó con asistencia del Presidente de la Nación, Agustín P. Justo.

Con una dotación inicial de cinco aviones, el FW 44J comenzó a equipar a la dotación de la Escuela de Aviación Militar produciendo un salto de calidad en la instrucción de los Aviadores y Pilotos Militares.



LOGOTIPO DE LA
EMPRESA DE AVIACIÓN
ALEMANA FOCKE-WULF
(Imagen aldocampos®)



El veterano Avro 626 “Trainer”. Utilizado como avión escuela, en él se formaron Aviadores y Pilotos Militares. En 1937 fue reemplazado por el FW 44 J.

Foto: Archivo D.E.F. – F.A.A.



El Focke Wulf 44 J "Stieglitz". Construido bajo licencia en la FMA, colocó a la aviación militar argentina en un primer nivel de instrucción aérea, a la par de Alemania.

Foto: Archivo D.E.F. – F.A.A.

Otra incorporación efectuada en 1937 fue la del avión North American NA-16-4P, entrenador avanzado de origen norte americano, equipado con un motor Wright R 9-E de 450 hp.

El Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército adquirió 30 (treinta) ejemplares que se fueron incorporando al servicio durante 1938.⁸⁹

De esta manera, la instrucción aérea para los cursantes Aviadores y Pilotos Militares quedaría compuesta por las siguientes aeronaves:

- Ae. M.O.1.
- Focke Wulf 44J "Stieglitz".
- North American NA-16 P.

El binomio conformado por los FW-44J y NA-16 colocó a la E.A.M. en un primer nivel en lo que respecta a la formación de los futuros aviadores y pilotos militares.

La incorporación del NA-16 mejoró la capacidad de los alumnos al introducir innovaciones como el vuelo por instrumentos, que hasta entonces se realizaba en forma visual.

⁸⁹ AMORES OLIVER, Eduardo Juan. "HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. GUIA DE AERONAVES 1912/2015". Dirección de Estudios Históricos FAA. Pág. 80. Buenos Aires 2016.



Focke-Wulf 44J "Stieglitz"

Imagen: aldocampos®



North American NA-16 P

Imagen: aldocampos®



Placa identificadora de aeronave instalada por la fábrica North American Aviation, Inc. en los NA 16 P.

Imagen: Sitio Web es.wikipedia.org.

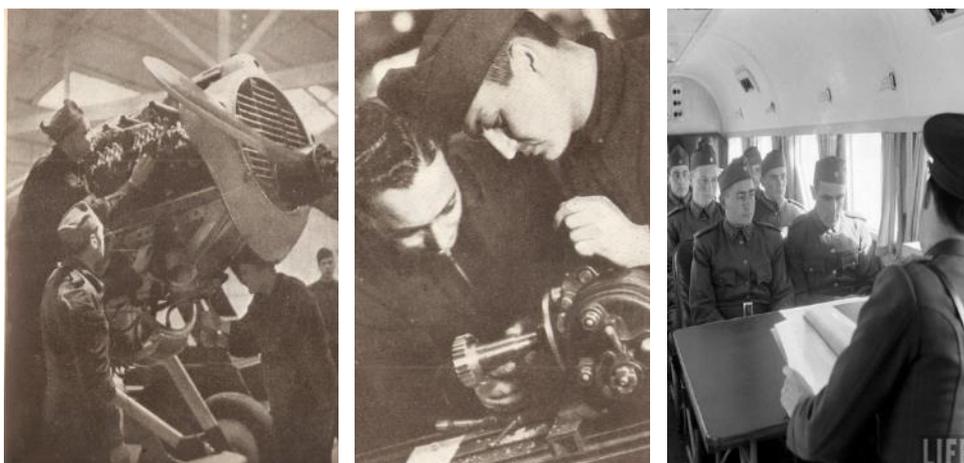
SUBOFICIALES ESPECIALISTAS DE AVIACIÓN

El único Instituto de formación del cual egresaban Suboficiales con especialidades de aviación lo era la Escuela de Mecánica del Ejército "Tte. Cnl. Fray Luis Beltrán" (antes "Escuela de Mecánicos") siendo los primeros Cabos de especialidad "Aviación" incorporados a la aeronáutica militar durante el año 1924.

En el Capítulo anterior se mencionaron las especialidades, cantidad y jerarquías de egreso hasta 1935. Continuaremos una línea de tiempo hasta el año 1940.

AÑO	GRADO	ESPECIALIDAD	N° EGRESOS
1936	Cabo	Mecánico de Avión	14
1937	Cabo	Mecánico de Avión	15
		Mecánico de Armamento de Aviación	05
		Radio Operador de a bordo	06
1938	Cabo	Mecánico de Avión	19
		Mecánico de Armamento de Aviación	02
		Mecánico Radiotelegrafista de Aviación	07
1939	Cabo	Mecánico de Avión	20
		Mecánico Radiotelegrafista y Operador de a bordo	10
1940	Cabo	Mecánico de Avión	22
		Mecánico Radiotelegrafista y Operador de a bordo	09
		Mecánico Pirotécnico	01
TOTAL			130

Fuente: MECÁNICOS EN LA AVIACIÓN DE EJÉRCITO-COMISION DE LA AVIACIÓN DE EJERCITO.



Desde 1924 se fueron incorporando a las filas de la aeronáutica militar Cabos egresados con especialidades de aviación, luego de un plan de estudios de cuatro años de duración. Mecánicos de Avión, Mecánicos de Armamento de Aviación y Mecánicos Radiotelegrafista y Operador de a bordo

Fotos: Archivo del Autor y Revista "LIFE"

ESPECIALIDADES DE APOYO AL VUELO

Quedó en claro que los Institutos que formaban especialistas en aviación lo eran la Escuela de Mecánica del Ejército "Tte. Cnel. Fray Luis Beltrán" y la Escuela de Aviación Militar, con los Cursos de Pilotos Militares, aunque los aspirantes provenían de distintas armas y escuelas de formación, como ser la Escuela de Suboficiales "Sargento Cabral".

Sin embargo, menos expuestas, otras funciones fueron de fundamental importancia para el desarrollo del vuelo. Algunas fueron cobrando relevancia a medida que se incorporaban nuevos aviones y otras, debido al avance mismo de la navegación aérea y de la tecnología.

SERVICIO DE INCENDIO

No existían Suboficiales con la especialidad Contra Incendio.

El Servicio estaba a cargo de algún Suboficial con cierta experiencia en base a algún curso realizado. Contaba con un conductor motorista para la autobomba y una dotación de Soldados Conscriptos instruidos en el uso de matafuegos.

Veamos que establecía la “Instrucción y Preparación para las distintas especialidades de Aviación”

“La instrucción, que debe ser general para todo el personal sin especialidad, tiende además a instruir un determinado número de soldados para responder a la seguridad y eficiencia del servicio permanente de cada Base (auto bombas-matafuegos, etc.). La distribución de las bocas de agua para incendio, baldes de arena, matafuegos y su empleo, etc., deben ser conocidos por todo el personal del cuartel. Ha podido observarse que el estado de conservación de algunas mangueras era deficiente, algunos de los baldes de agua se hallaban descargados y su distribución no estaba de acuerdo con los lugares donde iba a hacer necesario su empleo; los matafuegos también requieren una fiscalización permanente para verificar el estado de su carga y funcionamiento”

R.R.M. 20. Directivas Generales para la Educación e Instrucción Militar de las Tropas y Circulares complementarias.



Sargento 1° Antonio A. Conde. Egresado de la Escuela de Suboficiales “Sargento Cabral” en el arma de Artillería. Encargado de la Sección Incendio del Regimiento Aéreo N° 1 durante el año 1937.

Foto: Archivo del Autor.



Autobomba marca Dodge perteneciente al Servicio de Incendio de la BAM "El Palomar", año 1936. Bautizada con el nombre "Conscripto Arriaran".

Foto: Gentileza Fernando Benedetto.



Auto bombas marca "Dodge" utilizadas en los Servicios de Incendio de las Unidades de la aeronáutica militar. Año 1937

Foto: Gentileza Fernando Benedetto.

SERVICIO DE PISTA Y AVIONES

De acuerdo a las Directivas "Instrucción y Preparación para las distintas especialidades de Aviación", estaban orientadas al personal de Soldados Conscriptos, quienes eran los encargados de dichos servicios.

"La unificación de los detalles en esta instrucción es fundamental; así, resultó el caso de un Soldado que, al dar marcha al motor de un avión, no conocía cuál debía ser su posición y para mantener su equilibrio y poder hacer fuerza, se tomó del tubo de Venturi, atentando contra la conservación del material; otro, en el movimiento de aviones en tierra, no sabía cuál era su colocación respecto al avión, habiendo algunos que tomaban el timón de profundidad, y otros al borde de fuga de los comandos del avión."



La llegada del imponente dirigible alemán "Graf Zeppelin" a Campo de Mayo, el 18 de abril de 1934, requirió de la totalidad del personal de Pista de la BAM El Palomar.

Foto: Diario "La Prensa".



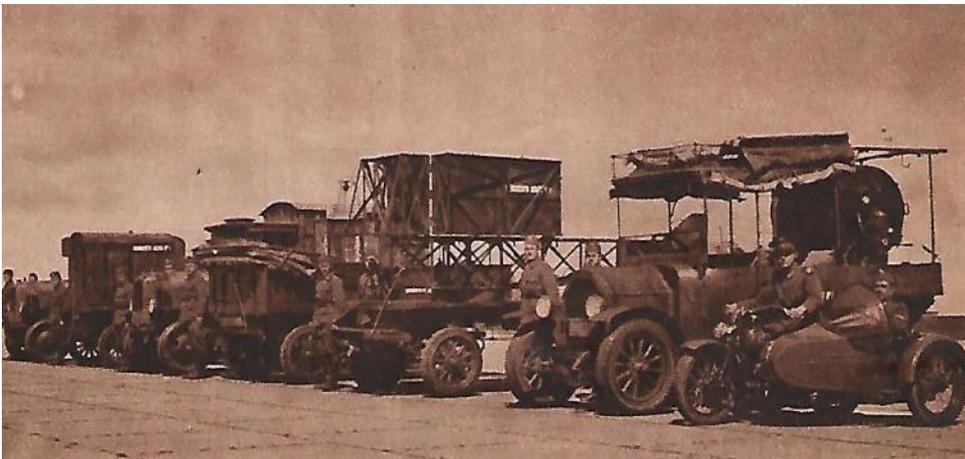
En una época con muy pocas comunicaciones entre los aviones y el personal de pista, las señales eran dadas a través de banderas.

Foto: Diario "La Prensa".

SERVICIO DE ILUMINACIÓN Y COMUNICACIONES

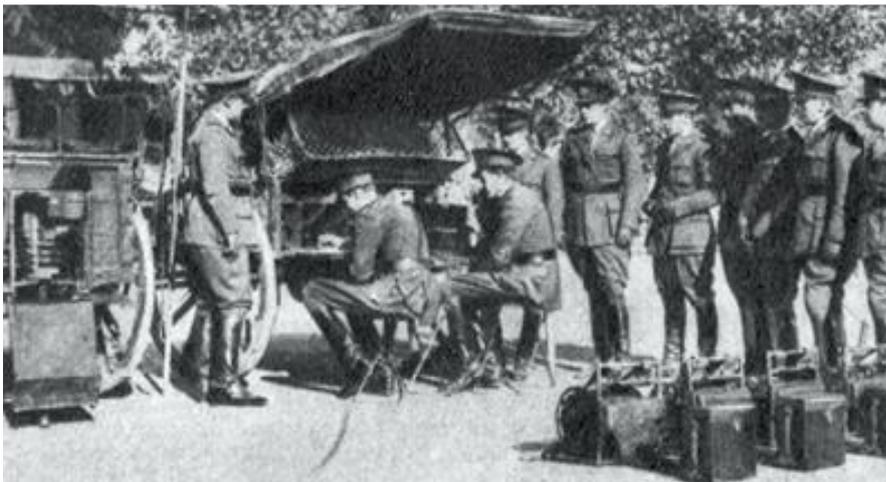
“No obstante ser esta instrucción bastante compleja, ha sido en general, bien impartida. Buena parte del personal transmite en forma correcta, muchos reciben de oído con una velocidad aceptable y sus conocimientos teóricos y prácticos, se han comprobado prácticamente en casi todas las Bases, que el servicio funciona normalmente y que su personal está bien instruido”

R.R.M. 20. Directivas Generales para la Educación e Instrucción Militar de las Tropas y Circulares complementarias.



Equipos y personal pertenecientes al servicio de iluminación de la BAM “El Palomar”, observados durante un ejercicio realizado en el año 1936.

Foto: Diario “La Prensa”.



Las comunicaciones también progresaban. Unidad móvil para instalaciones telefónicas.

Foto: Gentileza Fernando Benedetto.

SERVICIO FOTOGRÁFICO

“En esta especialidad, es importante trabajar aplicativa y prácticamente con elementos de campaña. El montaje de las cámaras fotográficas en los aviones, el trabajo de gabinete, de revelación, fijación, copias, interpretación, restitución, etc., debe ser intensificado a fin de obtener una disminución en los tiempos que actualmente se emplean; ello será adquirido con una práctica constante y bajo la dirección de personal especializado”

R.R.M. 20. Directivas Generales para la Educación e Instrucción Militar de las Tropas y Circulares complementarias.



Sargento 1° Juan Guidi. Considerado como el precursor de la fotografía aérea en la aviación militar argentina. Posa con el uniforme en uso en el año 1937, poco antes de su pase a situación de Retiro. Observar la hélice correspondiente al personal técnico sobre la insignia de grado.

Foto: Archivo del Autor.



Fairchild Modelo 82 D. En 1937, la aviación Militar Argentina compró 2 aviones de este modelo con el objetivo de llevar a cabo estudios aerofotográficos para el instituto geográfico militar. Este ejemplar fue el primer avión dedicado al relevamiento fotográfico en gran parte de la geografía de la República Argentina.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

SERVICIO DE ARMAMENTO

“El grado de instrucción alcanzado es muy eficiente y en algunos puntos llama la atención la profundidad de conocimientos técnicos logrados. Pero es conveniente que esta instrucción sea intensificada, prácticamente, sobre todo en la parte correspondiente al recambio de piezas, tanto en el armamento, como en los portabombas.

Además, es importante que todos los hombres se encuentren capacitados por localizar las fallas del material y subsanarlas. Hay que tener especialmente en cuenta, que, cuanto más a fondo sea impartida esta instrucción, más repercutirá en la mejor conservación del armamento y munición”.

R.R.M. 20. Directivas Generales para la Educación e Instrucción Militar de las Tropas y Circulares complementarias.



Personal del Servicio de Armamento de la BAM El Palomar alistando bombas antes de ser cargadas en un avión de dotación. Detrás se observa dos nuevas adquisiciones: A la izquierda un NA 16P de entrenamiento avanzado y un Fairchild 82 D para fotografía aérea.

Foto: Archivo del Autor.



El mantenimiento y el buen funcionamiento del armamento de a bordo era responsabilidad de los mecánicos de armamento.

Foto: Archivo del Autor.



Personal perteneciente al Servicio de Armamento de la BAM El Palomar. Todos Operarios Civiles que luego serían asimilados o bien mediante convocatoria y examen de capacidades pasarían a integrar el Cuadro de Suboficiales

Foto: Archivo del Autor.

SERVICIO DE METEOROLOGÍA

Si bien todos los servicios de apoyo al vuelo son importantes para el cumplimiento del mismo, hay uno que destaca: el de Meteorología.

Los antecedentes de esta ciencia aplicada a la aviación en nuestro país se remontan a la creación misma de la Escuela de Aviación Militar en El Palomar. Entre los Profesores que impartían enseñanza en esos primeros años (1912 en adelante) se encontraba el Doctor Gualterio Gould Davis. Nacido 28 de septiembre de 1851 en Danville, EE.UU., su desempeño fue notable como Director de la Oficina Meteorológica Argentina (OMA), designado luego de la renuncia del Dr. B. A. Gould, el 24 de enero de 1885.

Davis impulsó la instalación de estaciones meteorológicas, además de aumentar el personal técnico. El avance continuo de la ciencia y la técnica y el aumento considerable que experimentaba la actividad aérea en nuestro país, sobre todo con la presencia de empresas comerciales como la francesa "Aeroposta", hizo que el Ejército Argentino destinara personal a la Oficina Meteorológica Argentina, con el fin de recibir cursos e instrucción sobre la materia.

Desde 1930 en adelante se produjo un adelanto significativo en los equipamientos radioeléctricos de las aeronaves, al igual que en tierra. La protección meteorológica, aparte de corresponder ya a una meteorología aeronáutica, fue poderosamente fortalecida por la información suministrada radiotelegráficamente desde los aviones en vuelo, y aprovechada íntegramente por los que los preceden.

Hacia 1935, los Servicios Meteorológicos habían ganado en importancia con la organización de la Sección Meteorológica, organismo que actúa como centro coordinador y de enlace entre la Dirección General de Aeronáutica y la Dirección de Meteorología, Geofísica e Hidrología del Ministerio de Agricultura.⁹⁰

⁹⁰ "LAS FUERZAS AEREAS ARGENTINAS EN 1935 HAN DESPLEGADO INTENSA ACTIVIDAD". Revista AERO, Pág. 2, enero de 1936.



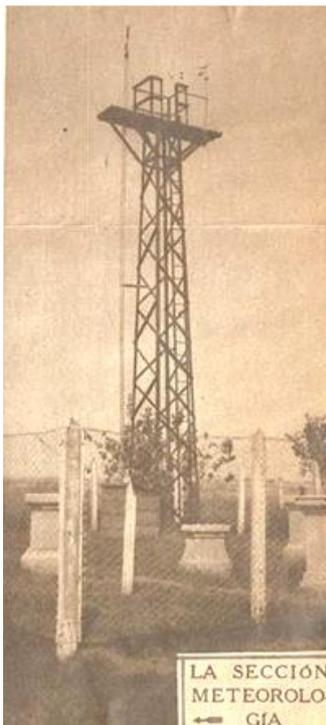
EMBLEMA DE
METEOROLOGÍA
(Imagen Sitio Web
Militariarg.com)

Aun mostrando progresos, otro medio especializado de la época “Mundo Aeronáutico” bajo el título de “La Aviación en la Memoria del Ministerio de Guerra”, destacaba la todavía inconclusa obra en materia de infraestructura:

“Los Servicios meteorológicos están destinados en particular a la protección de la aeronavegación y ninguna rama de la aeronáutica puede actuar eficazmente sin la protección meteorológica adecuada, y no debe existir ningún aeródromo que no disponga a menos de 200 kilómetros de dicha protección”

“En nuestro país una red de tales servicios es aun incompleta, no solamente por la falta de estaciones, sino también porque no se ha logrado la debida conexión con las comunicaciones telegráficas, radiotelegráficas y telefónicas, sin las cuales el sistema no puede funcionar.”

“En la actualidad todo el sistema se encuentra centralizado en la Dirección de Meteorología con las consiguientes ventajas para el servicio de información. En el año transcurrido fue instalada en forma completa la estación de la Base Aérea Militar “Los Tamarindos”, con la cual ha quedado terminada la red de la Aviación Militar.”⁹¹



Sección Meteorología de la B.A.M. “Brig. Gen. Justo José de Urquiza” en Paraná, Entre Ríos

Foto Diario “La Prensa”.



Profesor Gualterio G. Davis, Profesor de Meteorología de la E.A.M. “El Palomar” en 1912

Foto: Archivo del Autor.

⁹¹ “LA AVIACIÓN EN LA MEMORIA DEL MINISTERIO DE GUERRA” en Mundo Aeronáutico, mayo de 1935. Pág.22.



Cabo 1° Luis Osvaldo Rabago. Ingresó al Servicio Aeronáutico del Ejército (S.A.E.) el 1° de septiembre de 1923 luego de haber seguido el Curso de Meteorología dictado por el Ministerio de Agricultura. En el año 1937 prestaba servicios en el Gabinete Meteorológico del Regimiento Aéreo N° 1.

Foto: Archivo del Autor.



Estación de Radiotelegrafía ubicada en la B.A.M. "Brig. Gen. Justo José de Urquiza", Paraná, Entre Ríos. Las comunicaciones eran esenciales para la transmisión de los pronósticos. En la mayoría de los casos, el Operador de Comunicaciones oficiaba de Meteorólogo.

Foto: Archivo del Autor.



Cabo 1° Baltasar V. Lesa. Egresado de la Escuela de Suboficiales con la jerarquía de Cabo especialista en Comunicaciones el 1° de enero de 1930. Luego de estar destinado en el 3er Batallón de Comunicaciones, pasa a prestar servicios a la B.A.M. "Brig. J. J. de Urquiza" (Regimiento Aéreo N° 2) desempeñándose como Jefe de Meteorología y Jefe de Radio estación fija durante 1937.

Foto: Archivo del Autor.

SERVICIOS AUXILIARES TERRESTRES



Vehículos pertenecientes al Servicio de Transporte Terrestre de la BAM "El Palomar", año 1936. Se observan una Grúa guinche, ambulancia y camiones de transporte. La especialidad Conductor Motorista egresaba desde la Escuela de Mecánica del Ejército.

Foto: Diario "La Prensa".



La Sección Paracaídas contaba con Personal especialista en la confección de los mismos (Costureras) y plegado. También se desplegaban a los fines de detectar roturas.

Foto: Diario "La Prensa".



Personal de Sanidad. Los enfermeros adquirían la especialidad en el Hospital Militar Central o bien en las Unidades en donde prestaban servicios.

Foto: Sitio Web militariarg.com.

RECLUTAMIENTO DEL PERSONAL DE AVIACIÓN

Artículo publicado por la revista *Aeronáutica Argentina* durante el año 1938.

La aviación se ha transformado en un arma de combate, que necesita para su servicio personal especializado. En general dos grandes grupos la constituyen: Uno de ellos, bajo el rubro de "Personal Navegante", comprende a los Pilotos de Avión, Observadores de avión, y de globo, ametralladores de avión y radiotelegrafistas y mecánicos de avión en vuelo, es decir, personal que navega en el espacio y forma parte de la lucha aérea.

El otro está formado por militares, técnicos y obreros de diversa clase, que atienden las necesidades y servicios de la aviación en tierra y se agrupan bajo la denominación de "Personal no Navegante". En el primero, sirven Oficiales y Suboficiales de carrera, y de la Reserva en ciertas ocasiones; en el segundo, además de militares profesionales, existen tropas y civiles.

Mientras el Personal Militar no navegante puede reclutarse y ser instruido mediante las fórmulas comunes al Ejército, por la similitud de sus funciones, es fácil percibir que no ocurre lo mismo con el destinado a volar y combatir, o sea el navegante. Este último, además de exigir individuos orgánicamente capacitados para soportar las grandes velocidades, las elevadas altitudes y sus rápidas variaciones, y poseedores de una aguda visión, demanda una instrucción preparatoria especializada, que no cabe en la clásica enseñanza de las escuelas o colegios destinados a proveer personal de carrera para las armas terrestres. Quien observe los programas de estudios de nuestro Colegio Militar y de la Escuela de Suboficiales podrá advertir que las materias consideradas fundamentales para la preparación adecuada del personal navegante, unas no forman parte de sus programas y otras son tratadas con una orientación y extensión que no responden totalmente a los intereses de la aviación.

La navegación y observación aérea, electricidad, mecánica, motores, física, fotografía aérea, radiotelegrafía de avión, tiro aéreo, bombardeo, etc., son los puntos capitales de la enseñanza del personal navegante, que se dictan en otros países en escuelas especiales con la amplitud que conviene a cada especialidad.

De esto se deduce que nuestra actual forma de reclutar personal navegante, o sea los Oficiales por intermedio del Colegio Militar y los Suboficiales por la Escuela de Suboficiales del Ejército, no consulta las necesidades de las Fuerzas Aéreas particularmente si tenemos en cuenta el volumen e independencia que están destinadas a adquirir en breve plazo para responder a las modernas exigencias de la defensa nacional.

La incorporación de numerosos y variados materiales, como la exigüidad del personal al servicio de la aviación militar, facilita la modificación del actual sistema de reclutamiento. Un instituto militar creado a los fines de proveer Oficiales Pilotos de carrera y de la Reserva, Suboficiales de la misma clase, Oficiales y Suboficiales mecánicos y radiotelegrafistas de avión en vuelo, sería oportuno, a nuestro entender.

Sus principales ventajas residirían en poder nutrirse por concurso de otras fuentes no determinadas por el Colegio Militar y la Escuela de Suboficiales,

como ser de Pilotos Civiles, alumnos de las escuelas industriales y de Radiotelegrafistas, de Oficiales y Suboficiales de Reserva que demuestren inclinación y aptitudes para el vuelo, del propio personal no navegante que la sirve, cuando descubre en él condiciones sobresalientes, etc.; en dictar una enseñanza que responda totalmente al arma y evolucione en concordancia con la transformación de los materiales y la táctica del combate aéreo, y, además, en regular por sí la magnitud del escalafón.

Puede parecer un establecimiento de esta naturaleza prematuro entre nosotros, en razón de la pequeñez demostrada hasta ayer por nuestras Fuerzas Aéreas, pero los 200 aparatos modernos que actualmente disponemos, al elevarse en breve a 300, nos impondrán un efectivo racional de 500 Oficiales y Suboficiales Pilotos en total y no menos de 150 Radiotelegrafistas y Mecánicos de Avión en vuelo, cifra éstas que solo pueden ser proporcionadas progresivamente por un establecimiento como el indicado y dispuesto para llenar numerosas bajas que anualmente se producen en la aviación por accidentes. Falta de actitud para el vuelo y límite de edad.



Diversidad de ropas para vuelo en este grupo de Personal Navegante (Pilotos y Mecánicos) pertenecientes a la B.A.M. "El Palomar". Hacia finales de los años 30 se hacía evidente la necesidad de la creación de una Escuela o Instituto para ambos cuadros, de formación independiente del Ejército.

Foto: Diario "La Prensa".

COMANDO DE AVIACIÓN DE EJÉRCITO

En julio de 1938 se creó una nueva organización para la Aviación Militar. Las Fuerzas Aéreas del Ejército dejaron lugar al Comando de Aviación de Ejército, dependiendo directamente del Ministerio de Guerra.

El Coronel Antonio Parodi fue nombrado Comandante de Aviación de Ejército, instalándose en la Base Aérea Militar de "El Palomar", una forma de estar cerca de las actividades desarrolladas por los hombres que ahora contaban con aeronaves modernas y en condiciones de operar en todo tiempo. Lo que el Coronel había soñado era una realidad.

La instrucción del Personal navegante y no navegante recibió especial atención. Se contrató a asesores estadounidenses (oficiales Aviadores del Ejército, luego USAAF *United States Army Air Force*) en concordancia con el material aéreo adquirido de ese origen.⁹²

De esta manera, la aviación militar argentina se transformaba en una verdadera fuerza armada moderna. Las aeronaves adquiridas eran de primer orden. Nuevamente, los Suboficiales Pilotos y de otras especialidades contaban con la posibilidad de adquirir conocimientos e integrar tripulaciones aéreas de combate.

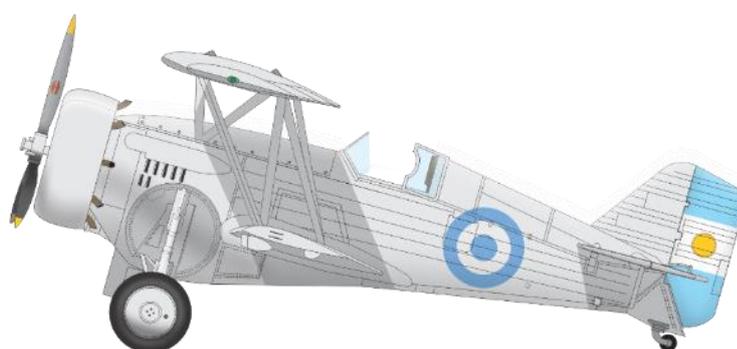


Izquierda. El Coronel Antonio Parodi, impulsor de la modernización de la aviación militar argentina y considerado "un amigo de los Suboficiales". Derecha. Oficiales americanos asesorando a sus pares argentinos en la B.A.M. "El Palomar" en concordancia con el origen del material aéreo adquirido.

Fotos: Izquierda, Archivo del Autor. Derecha, Revista "LIFE".



LOGO CURTISS AEROPLANE
AND MOTOR COMPANY
(Imagen aldocampos®)



Para reemplazar a los obsoletos Dewoitine D-21 en su función de caza, se adquirieron 10 aviones Curtiss Hawk III, incorporándose a partir de junio de 1936.

Imagen: aldocampos®

⁹² DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. Tomo III. "Historia General de la Fuerza Aérea". Desarrollo de la Aeronáutica Militar en el Ejército desde 1923 hasta 1944. Comodoros Oscar Gregorio VÉLEZ y Ricardo Luis QUELLET. Capítulo V, Pág. 161. Año 2000.



La incorporación de los nuevos cazas Curtiss Hawk III asignados al Grupo 1 de la BAM El Palomar, significó para los Suboficiales especialistas y mecánicos poder acceder a conocimientos de primer orden.

Foto: Gentileza Fernando Benedetto.



Northrop 8A-2. Se adquirieron 30 unidades de este monomotor de bombardeo liviano (Ley 12254) equipado con el mismo motor que el bombardero Glenn Martin 139 WAA.

Imagen: aldocampos®



LOGO DE NORTHROP
CORPORATION
(Imagen aldocampos®)



El 8 A2 probando motor en punto fijo. Observar el sistema de capacidad portante de bombas en primer plano, implicando una labor importante para el servicio de armamentos.

Foto: Archivo del Autor.



LOGO GLENN L.
MARTIN COMPANY DE
BALTIMORE
(Imagen aldocampos®)



Tripulación de un bombardero Glenn Martin abordando al mismo. Mientras un mecánico asiste al Piloto, el Suboficial Radio operador de abordaje alcanza su paracaídas al copiloto, antes de ingresar y ocupar posición en el avión. Contaba con un equipo Lorenz de 400 W, compuesto por un transmisor que permitía también el servicio telegráfico de portadora continua para comunicaciones a tierra código Morse.⁹³ Detrás se observa la primitiva Torre de Vuelo de la B.A.M. "El Palomar", equipada con una lámpara Aldis.

Foto: Archivo del Autor.



En 1937 con fondos autorizados por la Ley 12254, se adquirieron 22 (veintidós) bombarderos Glenn Martin 139 WAA para la aviación militar y 13 (trece) para la aviación naval. Los 139 WAA fueron asignados al Regimiento N° 1 B alojado en la B.A.M. "El Palomar".⁹⁴ La incorporación de estos aviones significó que más Suboficiales se integraran como tripulantes de combate (Radio operadores de abordaje).

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

⁹³ AMORES OLIVER, Eduardo Juan, "HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. GUIA DE AERONAVES 1912-2015". Dirección de Estudios Históricos F.A.A. Pág. 78. Buenos Aires 2016.

⁹⁴ NUÑEZ PADIN, Jorge; BENEDETTO, Fernando. "MARTIN 139W en Argentina". Fuerzas Navales, febrero de 2007.



En 1938 la aviación militar argentina adquirió 3 (tres) aviones Focke Wulf FW-58B "Weihe" alemanes, para entrenamiento de artilleros y bombarderos. Prestaron servicios en el Grupo 1 de Observación, en la E.A.M. y en la B.A.M. "General Urquiza".

Foto: Revista "LIFE"

UNIFORMES. NUEVO BREVET DE PILOTO MILITAR

En junio de 1939 se adoptó un nuevo brevet consistente en un par de alas metálicas con un escudo central con una cinta argentina alrededor. El brevet de Aviador es de metal dorado (Oficiales) y el de Piloto Militar (Suboficiales) de metal plateado.

En la parte blanca de la cinta argentina tiene grabado el título correspondiente (Aviador o Piloto Militar) y en la parte inferior el nombre y apellido del dueño del brevet.⁹⁵



Brevet Aviador Militar para Oficiales.

Imagen: aldocampos®



Brevet Aviador Militar para Suboficiales.

Imagen: aldocampos®



UNIFORME DE SUBOFICIAL
PILOTO MILITAR CON EL
NUEVO BREVET
(Imagen aldocampos®)

⁹⁵ DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. 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. Comodoros Oscar Gregorio VÉLEZ y Ricardo Luis QUELLET-Capítulo V-Pág. 176. Año 2000.



El Suboficial Mayor Segundo Antenor Yubel sirve nuevamente como retrato luciendo en su uniforme el nuevo brevet de Piloto Militar adoptado a partir de junio de 1939.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

RECLUTAMIENTO

ESCUELA DE MECÁNICA DEL EJÉRCITO

Decreto 21.754 – 13 de enero de 1939- Creando en la Escuela de Mecánica del Ejército, un curso previo especial, de dos años de duración, para aspirantes a Suboficiales Pilotos Militares de Avión los cuales serán los únicos que a partir del 1° de enero de 1941 podrán incorporarse a los cursos de pilotaje para Suboficiales, impartidos en la Escuela de Aviación Militar.

FDO: ORTIZ-CD. MARQUEZ

Boletín Militar N° 3.540, 2da. Parte.



Modelo de Diploma a otorgarse a partir del año 1941, a los Aspirantes a Suboficial Piloto Militar luego de haber cursado y aprobado los dos años correspondientes en la Escuela de Mecánica del Ejército. De esta manera, dicha Institución se convertía en la única en proveer Suboficiales de especialidades relacionadas con la aviación.

Foto: Archivo del Autor.

LOS SUBOFICIALES LLEGAN A LA PANTALLA GRANDE



Imagen: Sitio Web es.wikipedia.org

“*Alas de mi patria*” es una película argentina en blanco y negro de género semi documental dirigida por el chileno Carlos Borcosque sobre su propio guion, que se estrenó el 5 de abril de 1939. Su trama se refiere a la historia de la aviación argentina entre 1908 y 1938 y sus principales protagonistas fueron Enrique Muíño, Malisa Zini, Delia Garcés, Alberto Adhemar, Pablo Palitos, Oscar Valicelli y Daniel Belluscio.⁹⁶

En 1937 la empresa Argentina Sono Film contrató a Carlos Borcosque para dirigir 6 películas en 2 años. Borcosque, que era de nacionalidad chilena, había viajado de niño a la Argentina, país donde, ya adolescente, se vinculó a la naciente aeronáutica trabajando como periodista especializado en esa área y obteniendo su brevet de aviador. A los 21 años volvió a su país de nacimiento y sin abandonar su interés por la aviación se dedicó a la cinematografía y dirigió varias películas mudas. Más adelante viajó a Hollywood y trabajó como periodista, ayudante de dirección y, finalmente, como director de cine.⁹⁷

Al ser contratado por Argentina Sono Film escribió el guion de “*Alas de mi Patria*” en los 17 días que duró el viaje en barco hasta Buenos Aires. En una época en que el cine argentino trabajaba desorganizadamente, Borcosque llegó con una técnica de trabajo aprendida en Hollywood que era distinta. Hacía planes de trabajo por secuencia: decorados, vestuario, utilería, personajes, etc. y con ello reducía considerablemente los costos. En el filme participó como asesor aeronáutico Raúl Apold, que había sido compañero del director en el Colegio La Salle Buenos Aires, que más adelante tendría un

⁹⁶ Extractado del Sitio Web es.wikipedia.org/wiki/Alas_de_mi_patria.

⁹⁷ *Ibidem*.

extenso desempeño como Subsecretario de Informaciones durante la presidencia de Juan Domingo Perón.⁹⁸

La película nos muestra la evolución de la aviación militar argentina, desde aquel lejano 1912 hasta 1939, con interesantes tomas de aeronaves recientemente adquiridas, como los Northrop 8 A2 en su asiento de la BAM “El Plumerillo” en Mendoza y por, sobre todo, escenas memorables filmadas por el Sargento 1º Piloto Militar Santiago Germanó, experto acróbata con su Focke Wulf 44J. A raíz de esta película, Germanó ganó notoria fama que siguió acrecentando con el paso de los años.

“Deslumbró a muchos por los destellos de su realización, particularmente el espectáculo de varias escenas, el empleo frecuente de travellings y el sentido de la dinámica en el montaje. En su ritmo y en toda su concepción y desarrollo visual fue lo más parecido a una típica producción de Hollywood que se había hecho hasta entonces en la Argentina.

Contribuyó a establecer confianza en el progreso formal de nuestro cine, dio alas a la imaginación de directores y técnicos y fijó la medida, en el ámbito local, de la vibración que gana un film con el manejo pujante de sus componentes cinéticos. Impulsó, en suma, la agilización de la acción en películas argentinas.”

Domingo Di Núbila, crítico de cine.

Fuente: Sitio Web Wikipedia (es.wikipedia.org)



Una imagen repetida cada vez que el Sargento Santiago Germanó se presentaba con su FW 44J. Excelente Probador de Aviones y acróbata, fue admirado tanto en el país como en el extranjero.

Foto: A quien corresponda.

⁹⁸ Extractado del Sitio Web es.wikipedia.org/wiki/Alas_de_mi_patria.



El Sargento Piloto Militar Santiago Germanó recibe las felicitaciones del Ministro de Guerra y demás autoridades luego de probar en vuelo el prototipo del FW-44J.

Foto: Archivo del Autor.

COMIENZO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

El 1 de septiembre de 1939 las tropas de Adolf Hitler invadieron Polonia. Dos días después Inglaterra y Francia declararon la guerra a Alemania: era el comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Entre 1914 y 1918 Europa había marchado hacia un conflicto mayor de manera absurda y con millones de muertes. A diferencia de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), en la IIGM los escenarios de la batalla se extendieron más allá de Europa. Los Aliados luchaban para impedir que el ejército alemán invadiera todo el continente europeo, incluido el territorio de la Unión Soviética (los alemanes se quedaron a las puertas de Moscú).

El 4 de septiembre de 1939, tres días después del comienzo de la Guerra, un Acuerdo de Ministros estableció la neutralidad de la Argentina frente a la Segunda Guerra Mundial, posición que se mantuvo hasta cinco meses antes de la firma de paz (año 1945).

Por otro lado, Japón firmó un pacto con la Alemania en 1940 para unir fuerzas. Los japoneses querían ampliar sus dominios y conquistar parte de China y algunas colonias europeas en Asia. El ataque de Japón a la base naval de Pearl Harbor (Hawái) en 1941 impulsó la entrada de Estados Unidos en el conflicto.

Nuevamente el mundo estaba en guerra.

La aviación militar argentina se volcó de lleno al entrenamiento de sus pilotos y tripulaciones, sin saber si los mismos tendrían que entrar en combate real, a pesar de la neutralidad declarada. Aun así, el nuevo material aéreo con el cual se contaba en dotación, pronto quedaría desfasado en comparación con las nuevas armas aparecidas en el conflicto, sobre todo en materia de aeronaves y de tácticas de combate.

Un ejemplo de ello lo fue el caza americano Curtiss Hawk 75-0. Argentina en un ambicioso proyecto de reequipamiento (como ya hemos visto) adquirió en el año 1938 30 (treinta) ejemplares de este último y los derechos para su

fabricación bajo licencia. Los primeros 22 llegaron y se ensamblaron en la B.A.M. "El Palomar", entrando en servicio el 30 de marzo de 1939.⁹⁹



Curtiss Hawk 75 A

Imagen; aldocampos®



Reunión pre-vuelo de Oficiales y Suboficiales (Aviadores y Pilotos respectivamente) frente a una línea de flamantes Cazas Curtiss Hawk 75-0 pertenecientes Grupo N° 1 de Caza con asiento en la BAM "El Palomar". Este se convertiría en el avión más completo y poderoso que llegaron a volar los Suboficiales Pilotos Militares.

Foto: Revista "LIFE".



Suboficiales que se desempeñaron como Pilotos de Caza volando los poderosos Curtiss Hawk 75-0. Desde la izquierda: Sargento Dante Ártico, Cabo 1° Eduardo Medici (observar el emblema del "Biguá" sobre el brevet de piloto) y Cabo 1° Vicente Bonvissuto, quien realizó observaciones y mediciones meteorológicas con estos aviones.

Fotos: Archivo del Autor.

⁹⁹ AMORES OLIVER, Eduardo Juan, "HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA. GUIA DE AERONAVES 1912-2015". Dirección de Estudios Históricos F.A.A., Pág. 88. Buenos Aires 2016.

SUBOFICIALES PIONEROS EN LA AVIACIÓN DE TRANSPORTE

No solamente se adquirieron cazas y bombarderos. La aviación de transporte comenzó a tomar forma con la llegada de cinco unidades del famoso avión alemán Junkers Ju 52/3m. Caracterizado por sus tres motores y enteramente metálico (chapa acanalada), fueron ensamblados en la FMA de Córdoba y asignados al Grupo 1 de Observación con asiento en la BAM “El Palomar”. Con ellos se iniciaron los servicios LASO y LANE, que darían forma a LADE (Líneas Aéreas del Estado) incorporando tripulaciones compuestas enteramente por Suboficiales Pilotos, Mecánicos y Radio operadores de abordó.

Por primera vez se mantuvo una línea aérea directa con distintos puntos del país LASO (El Palomar-Santa Rosa-Neuquén-San Carlos de Bariloche-Esquel y regreso), LANE (Buenos Aires-Monte Caseros-Posadas-Iguazú y Asunción del Paraguay).



Logo perteneciente a LASO en sus comienzos.

Imagen: Pablo Luciano Potenze.
Sitio Web gacetaeronautica.com.



Junkers Ju 52/3m,

Imagen: [aldocampos](http://aldocampos.com)®



El Junkers Ju 52 T-167 arribado en su vuelo inaugural a Santa Rosa, La Pampa, como parte de los servicios de la Línea LASO (Líneas Aéreas al Sud Oeste), diciembre de 1939. Con birrete, el Suboficial Piloto Militar Carlos Barchielli.

Foto: Archivo del Autor.

DIARIO "EL MUNDO"

25-01-1940

INICIASE EL SERVICIO AÉREO PALOMAR-ESQUEL

"Nos referimos ya a la implantación de un servicio regular de transporte aéreo de pasajeros y correspondencia entre El Palomar y Esquel a cargo de aviadores militares argentinos.

La Línea que hoy será librada al servicio público denominada Línea Aérea al Sur- contempla necesidades y satisface viejas aspiraciones de los pobladores de los territorios que serán servidos por ella. De ahí el gran interés y el vivo regocijo que la noticia de la iniciación de los viajes regulares haya suscitado en aquellos parajes.

Todos los aviones trimotores Junkers JU 52 saldrán al igual que hoy, todos los miércoles a las 6 horas de la Base aeromilitar de El Palomar, realizando las etapas en forma de llegar a Santa Rosa a las 9.15 a Neuquén a las 12, a San Carlos de Bariloche a las 15 y a Esquel punto terminal del viaje a las 17 horas, empleando en recorrer los 1.546 kilómetros que totaliza el trayecto, 11 horas.

En el viaje con que esta mañana se inician los servicios, la tripulación estará constituida por:

- *Piloto: Suboficial Mayor José Fernández Arcay.*

- *Copiloto: Sargento Primero Carlos Barchielli.*
- *Mecánico: Sargento Primero Alberto Sangla.*
- *Radiotelegrafista: Cabo Carlos Albelo.*

En calidad de pasajeros viajarán:

- *Teniente Coronel (S.R.) Darío Becerra Moyano.*
- *Teniente 1° Alberto Etchegaray.*
- *Teniente 1° José Baldin.*
- *Teniente 1° Ernesto Campagnuolo.*
- *Subteniente. Guillermo Barker.*

El despacho de correspondencia certificada será cerrado a las 20 horas en las oficinas de Correos y las simples a las 24 de los días martes de cada semana".¹⁰⁰

LA AGRUPACIÓN TRANSPORTE EN SUS COMIENZOS

En los comienzos de la actividad de la Agrupación Transporte, participó el siguiente personal militar:

- **Piloto Militar:**
 - Sargento 1° Carlos Barchielli.
- **Meteorólogo:**
 - Sargento 1° Osvaldo Rábago.
- **Radiotelegrafistas Navegantes:**
 - Sargento 1° Efraín Rolón.
 - Sargento 1° Manuel Otero.
 - Sargento 1° Mariano Cardesa.
 - Sargento 1° Abraham Stezowsky.
 - Sargento 1° Antonio Sigilli.
- **Meteorólogos Red Fija:**
 - Santa Rosa: Cabo 1° Carlos Dal Lago.
 - Neuquén: Cabo 1° Enrique Pérez.
 - San Carlos de Bariloche: Cabo 1° Aquiles Hinojosa.
 - Esquel: Cabo 1° Julio Ranieri.
- **Mecánicos:**
 - Sargento Ayudante Camilo Frontoni.
 - Sargento 1° Pedro Ríos.
 - Sargento 1° Alejandro Garegnani.

¹⁰⁰ DEL PINO, Alejandro. S.M. (R). "EL SUBOFICIAL EN LA AERONAUTICA Cuando los Sargentos eran Noticia". 2da Parte. Revista ELEVACION, Círculo de Suboficiales de Aeronáutica. N° 4 Año. 1969/1970. Págs. 23/24.

- Sargento Alberto Paz.
- Sargento Edward Tomatis.
- Sargento Félix Pérez.
- Cabo 1° Ricardo Oliver.
- Cabo 1° Pedro Leiva.
- Cabo 1° Marcial Sequeira.
- Cabo 1° Alberto Suárez.
- Cabo Julio Scavo.
- Cabo Juan Zorzoni.
- Cabo Carlos Martí.
- Cabo Antonio Rodríguez (Electricista).



Sargento 1° Piloto Militar Pedro Barchielli.

Antes de su ingreso al Ejército, obtuvo el título de Piloto Nacional (Brevet N° 100) y de Piloto Internacional, trabajando para la Dirección de Aeronáutica Civil en la línea aerpostal Dolores – General Conesa - General Lavalle transportando pasajeros y correspondencia. El 2 de enero de 1930, ingresó a la B.A.M. "El Palomar" donde obtuvo su Diploma de Piloto, accediendo al grado de Cabo el 1° de noviembre de 1931. Fue reconocido por su valor y conducta al socorrer al Suboficial Principal Garnica durante el accidente que le costara la vida. Excelente Piloto Militar, tuvo a su cargo el reconocimiento y habilitación de las rutas aéreas y escalas que luego utilizarían los Junkers 52 en las líneas LASO-LANE.

Foto: Archivo del Autor.



Sargento Ayudante Camilo Frontoni.

Ingresó al Ejército en calidad de aspirante a mecánico motorista el 1° de junio de 1925, siendo destinado a la Escuela de Aviación Militar, permaneciendo allí hasta el año 1927. Luego de pasar por el grupo N° 3 de Observación en Paraná y retornando en 1928 a El Palomar, fue ascendido a mecánico de avión de 2ª y asimilado a Sargento. Entre sus méritos, destacan los vuelos realizados junto al Suboficial Fernández Arcay (Piloto Militar) en escuadrillas y maniobras. Integró la dotación inicial de la Agrupación Transporte equipada con los aviones Ju 52.

Foto: Archivo del Autor.



Sargento 1° Pedro Domingo Ríos.

Reconocido como uno de los mecánicos más competentes entre sus pares, ingresó al Ejército como personal civil el 4 de marzo de 1928, prestando inicialmente sus servicios en la B.A.M. "El Palomar", donde el 1° de noviembre de 1931 fue asimilado a Cabo. Luego de ser designado como mecánico de 2ª, se produjo su ascenso al grado de Sargento el 1° de julio de 1931. Integró la dotación inicial de la Agrupación Transporte equipada con los aviones Ju 52.

Foto: Archivo del Autor.



Los Suboficiales Radiotelegrafistas Navegantes ocupaban un rol sumamente importante entre la tripulación. De ellos dependían las comunicaciones con tierra y además, la navegación aérea. En la foto, un Oficial imparte clases sobre la materia mientras el Suboficial opera los equipos de radio a bordo de un Junkers Ju 52.

Foto: Revista "LIFE".

PRIMER CURSO DE SUBOFICIALES OBSERVADORES METEOROLÓGICOS DE AVIACIÓN

Sin dudas y como hemos visto en el apartado dedicado al Servicio de Meteorología, esta ciencia estaba en continuo avance y su importancia para el vuelo seguro se hacía indispensable. Con la regularidad de las líneas establecidas por LASO-LANE, se hizo notorio acompañar la trayectoria de los vuelos con una información precisa sobre el estado de las rutas en lo que al tiempo se refiere.

Si bien el Ejército ya contaba con Suboficiales especialistas mediante cursos realizados, era necesario destinar a las escalas a personal de forma permanente.

En el año 1940 se realiza en la Escuela de Aviación Militar en Córdoba el Primer Curso de "Observadores Meteorológicos de Aviación".

En el diario "La Prensa" en su oportunidad se publicaba el siguiente comentario refiriéndose al mismo:

“Los participantes de este Curso además de haber obtenido una preparación teórica, han sido capacitados para realizar todas aquellas observaciones que pueden tener interés para la aviación, inclusive los servicios inherentes a los llamados “Vuelos Meteorológicos”.

Fueron los siguientes Suboficiales los que realizaron aquel primer Curso:

- Miguel Cafaro.
- Francisco Turón.
- Enrique Pérez.
- Julio Ranieri.
- Carlos Dal Lago.
- Aquiles Hinojosa.
- Carlos P. Heredia.
- Guillermo Marraco.

Una vez recibidos, estos Suboficiales cubrieron los puestos de observadores en las escalas de los vuelos realizados en los servicios LASO y LANE, convirtiéndose en verdaderos pioneros, sin desmerecer a los primeros empleados de Aeroposta.¹⁰¹



Suboficiales Cursantes del Primer Curso de Observadores Meteorológicos de Aviación. Posan frente a un avión Focke Wulf FW-58C “Weihe” de dotación de la E.A.M. Con ellos, de traje, el Ingeniero Juan Jagsich, educador y pionero meteorólogo. De nacionalidad húngara fue considerado una verdadera eminencia en la materia.

Foto: Archivo del Autor.

¹⁰¹ DEL PINO, Alejandro. S.M. (R) “EL SUBOFICIAL EN LA AERONAUTICA. Cuando los Sargentos eran Noticia.” 2da Parte. Revista ELEVACION. Círculo de Suboficiales de Aeronáutica. N° 4, Año 1969-70, Pág. 20.

REGLAMENTACIÓN DEL PERSONAL DE SUBOFICIALES DEL ARMA DE AVIACIÓN

Y por fin, luego de cinco años de impulsada la Ley en el Congreso a cargo del Doctor Julio Noble, es aprobada la Reglamentación del Personal de Suboficiales del Arma de Aviación.

B.M. 3601, 2ª Parte. SUBOFICIALES DEL ARMA DE AVIACIÓN.

Decreto N° 66.877 – Buenos Aires, 10 de julio de 1940

*Visto el Expte. Letra D. N° 207/38 cde. 96 (M.G.) y los informes producidos,
y*

Considerando:

Que el complejo de las necesidades de la aviación hace indispensable una especialización de su personal de Suboficiales que asegure el máximo de eficiencia en el desempeño de su cometido;

Que dichas necesidades son inherentes a la de obtener el mejor empleo de los materiales aéreos de las unidades de aviación;

Que la actual subdivisión de este personal en combatientes y artesanos no contempla la verdadera situación de estos últimos que, por la función desempeñada, deben ser considerados como combatientes;

Que dicho personal recibe actualmente en la Unidades, Institutos, etc. dependientes del Comando de Aviación del Ejército, la instrucción militar que lo capacita para desempeñar las funciones asignadas en su carácter de combatientes;

Que las distintas especialidades de Aviación requieren un régimen especial de ascensos que, sin apartarse de las leyes en vigor, satisfaga las modalidades propias del arma.

El Vice-Presidente de la Nación Argentina en ejercicio del Poder Ejecutivo,

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébese la adjunta reglamentación del personal de suboficiales del arma de aviación.

Artículo 2°. El Comando de Aviación del Ejército, confeccionará la lista nominal del personal que revistará como Suboficiales Combatientes de Aviación y la elevará a la Dirección General del Personal dentro de los 20 de aparecido el presente Decreto.

Artículo 3°. El Ministro de Guerra adoptará las medidas necesarias para modificar la reglamentación en vigor y para la confección del escalafón general de Suboficiales de Aviación.

Artículo 4°. Comuníquese, publíquese en el Boletín Militar, 2da. Parte, dese al registro Nacional y archívese.

CASTILLO. Carlos D. Márquez.

REGLAMENTACIÓN DEL PERSONAL DE SUBOFICIALES DEL ARMA DE AVIACIÓN

N° 1. Constituirán el personal de Suboficiales Combatientes de Aviación:

- a) *Los que figuran en la Distribución de Efectivos del Ejército para el año 1940 como Suboficiales de Aviación navegantes y no navegantes.*
- b) *Los que figuran en dicha distribución de efectivos como mecánicos de aviación y presente servicios en las unidades y bases aéreas, en las escuelas de aplicación y militar de aviación y en las demás reparticiones dependientes del Comando de Aviación del Ejército.*
- c) *Los Suboficiales Pilotos Militares egresados de la Escuela de Aviación Militar y los especialistas egresados de la Escuela de Mecánica del Ejército o de la Escuela de Suboficiales "Sargento Cabral" que, en lo sucesivo, se incorporen al arma.*

N° 2. El personal de Suboficiales de Aviación estará dividido en las categorías siguientes:

- a) *Suboficiales Pilotos.*
- b) *Suboficiales Especialistas de a bordo.*
- c) *Suboficiales Especialistas de los Servicios Terrestres.*

N° 3. Constituirán:

- a) *El personal de Suboficiales Pilotos; Los Suboficiales "Pilotos Militares" que conserven aptitudes para el vuelo y mantengan la actividad aérea determinada en el art. 5°.*
- b) *El personal de Suboficiales Especialistas de abordó:*

Los Suboficiales Pilotos que habiendo perdido las condiciones para mantener su capacidad y actividad como tal, conserven aptitudes para el cumplimiento de misiones en vuelo como componentes de la tripulación.

Los Suboficiales que, en el desempeño de sus funciones, estén obligados a volar y mantengan las aptitudes para el vuelo y el entrenamiento que establece el N° 5.

- c) *El personal de Suboficiales especialistas en los Servicios Terrestres:*

Los Pilotos Militares y Especialistas de a bordo que habiendo perdido sus aptitudes para el vuelo posean condiciones físicas suficientes para ser considerados aptos para todo servicio en las funciones terrestres.

Los especialistas egresados de la Escuela de Mecánica del Ejército o de la Escuela de Suboficiales "Sargento Cabral" con idoneidad para el desempeño en una de las especialidades de los servicios que menciona el N° 4.

N° 4. Establécense como especialidad de los Suboficiales de Aviación:

- a) *Piloto.*
- b) *Comunicaciones.*
- c) *Mecánico de Avión.*
- d) *Mecánico armero de aviación.*
- e) *Mecánico electricista de avión.*
- f) *Operador-mecánico en comunicaciones radioeléctricas.*
- g) *Mecánico de precisión para instrumental de aviación.*
- h) *Fotógrafo-dibujante de aviación.*
- i) *Observador-meteorólogo.*
- j) *Armador de paracaídas.*
- k) *Mecánico pirotécnico.*

N° 5. *Para permanecer en la categoría de Suboficial Piloto, el personal deberá conservar aptitudes psicofísicas y mantener, como Piloto de máquinas de guerra, la actividad de vuelo mínima, por el término de dos años, establecida para este servicio.*

N° 6. *Los Suboficiales Pilotos podrán pasar a la categoría de Especialista de a bordo y ambos a la de Especialistas de los Servicios Terrestres, según corresponda:*

- a) *Por haber perdido las condiciones como Piloto de máquina de guerra o, en forma definitiva, las aptitudes psicofísicas para el vuelo.*
- b) *Cuando a pesar de conservar las aptitudes psicofísicas para el vuelo, no mantenga la actividad de vuelo correspondiente, de acuerdo con las exigencias que la permanencia en cada categoría reclama (N° 5).*
- c) *Por propia voluntad.*

ESPECIALIDADES SUBOFICIALES DE AVIACIÓN PICTORIAL – 1940



Suboficiales Pilotos Militares.



Suboficiales Mecánicos de Avión.

GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
SUBOFICIAL MAYOR (R) WALTER MARCELO BENTANCOR



Suboficiales de Comunicaciones.



Suboficiales Mecánicos Armeros de Aviación.



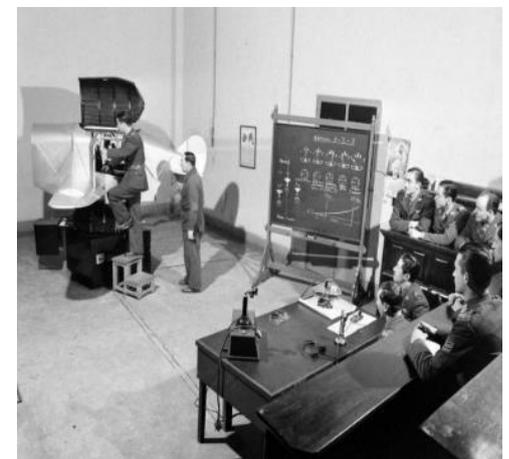
Suboficiales Mecánicos Electricistas de Aviación.



Suboficiales Mecánicos de Precisión para Instrumental de Aviación..



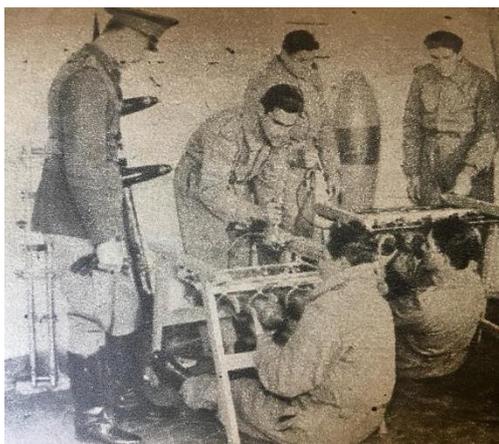
Suboficiales Observadores Meteorológicos.



Suboficiales Operadores Mecánicos en Comunicaciones Radioeléctricas.



Suboficiales Armadores de Paracaídas.



Suboficiales Mecánicos Pirotécnicos.

Foto: Archivo del Autor.

Todas las fotos excepto la que se especifica, son del fotógrafo Hart Preston de la Revista "LIFE".
 Año 1941.

ÚLTIMOS EGRESOS ESPECIALIDADES DE AVIACIÓN

ESCUELA DE MECÁNICA DEL EJÉRCITO - 1940-1944

AÑO	GRADO	ESPECIALIDAD	EGRESOS
1941	Cabo	Mecánico de Avión	22
	Cabo	Mecánico de Armamento de Aviación	04
	Cabo	Mecánico Electricista de Aviación	03
	Cabo	Mecánico Radiotelegrafista de a bordo	04
	Cabo	Mecánico Pirotécnico	03
1942	Cabo 1°	Mecánico de Avión	47
	Cabo 1°	Radio Operadores de a bordo	09
	Cabo 1°	Mecánico de Armamento de Aviación	04
	Cabo 1°	Mecánico Electricista de Aviación	01
1943	Cabo 1°	Mecánico de Armamento de Aviación	03
	Cabo 1°	Mecánico Electricista de Aviación	04
	Cabo 1°	Mecánico de Instrumental	03
1944	Cabo 1°	Mecánico de Avión	33
	Cabo 1°	Fotógrafos de a bordo	04
	Cabo 1°	Radio Operador de a bordo	07
	Cabo 1°	Mecánico de Armamento de Aviación	02
Total de Egresados			153

Fuente: MECÁNICOS EN LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO ARGENTINO. Comisión de la Aviación de Ejército.



Aspirantes de la Escuela de Mecánica del Ejército en diversas actividades. Hasta la creación de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica (1944) de este instituto egresaron los únicos Suboficiales especialistas de aviación.

Foto: Archivo del Autor.

AÑOS DE SURGIMIENTO DE LAS ESPECIALIDADES

AÑO	ESPECIALIDAD
1924	AVIACIÓN
1934	RADIO OPERADOR DE A BORDO
1937	MECÁNICO DE ARMAMENTO DE AVIACIÓN
	MECÁNICO ELECTRICISTA DE AVIACIÓN
1938	MECANICO RADIOTELEGRAFISTA Y OPERADOR DE A BORDO
1939	MECÁNICO PIROTECNICO
1942	MECÁNICO DE INSTRUMENTAL
1944	FOTOGRAFO DE A BORDO

Fuente: MECÁNICOS EN LA AVIACIÓN DEL EJÉRCITO ARGENTINO. Comisión de la Aviación del Ejército Argentino.



ENRIQUE KERN
CABO 1º PILOTO MILITAR
(Archivo del Autor.)

UNIFORMES

MODIFICACIONES

El Cabo 1º Piloto Militar Enrique Kern en una típica foto para legajo.

Se observa el reemplazo del Escudo Nacional en la gorra por uno más pequeño y alado, utilizado por la Escuela de Aviación Militar y que se convertiría en el emblema de la Aviación de Ejército (luego lo sería de la Fuerza Aérea).

Las demás unidades seguían utilizando el volante con hélice y dos alas. Las hombreras mantenían en vivo el color del arma (celestes para la aeronáutica militar).

El uniforme es el llamado “estilo alemán” con emblemas de armas en el cuello.



Nuevo emblema de gorra.

Foto: Archivo del Autor.



Soldados de Aeronáutica en custodia de la ermita dedicada a la Santísima Virgen de Loreto, Patrona de los Aviadores, ubicada en la B.A.M. "Coronel Pringles", Villa Mercedes, San Luis. Portan cascos modelos "alemán M35" de fibra y fusiles Máuser modelo 1909.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A..



Soldados Conscriptos pertenecientes a las Tropas de Aeronáutica con destino en la B.A.M. "Coronel Pringles" realizan condición de tiro con una ametralladora Browning 1917, bajo la atenta mirada del Suboficial instructor. Portan uniformes para instrucción.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A..



Tropas de Aeronáutica recibiendo instrucción en campo. El uniforme guarda similitud con el usado por las Whermacht alemanas.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A..

COLEGIO MILITAR DE AVIACIÓN Y ESCUELA DE PILOTOS MILITARES

COLEGIO MILITAR DE AVIACIÓN

Con fecha 27 de noviembre de 1942 se crea el Colegio Militar de Aviación, en reemplazo de la E.A.M., debido al aumento considerable de alumnos del Colegio Militar de la Nación, descentralizando la enseñanza y concentrando en Córdoba la instrucción especializada de aviación. Se crearon los dos institutos destinados a la formación de Aviadores y Pilotos Militares:

- a) Colegio Militar de Aviación: formación de los Oficiales Aviadores Militares (en Córdoba desde 1937).
- b) Escuela de Pilotos Militares: formación de los Suboficiales Pilotos Militares y Soldados Pilotos Civiles y de Planeadores, con asiento en la Base Aérea Militar “*Coronel Pringles*”, Villa Mercedes, provincia de San Luis.

CICLO DE INSTRUCCIÓN DE AVIADORES MILITARES

Primer Período:

- Se desarrollará en el Colegio Militar de la Nación.
- Tendrá una duración normal de 2 (dos) años.
- Tendrá por finalidad, completar la cultura general del Cadete de Aviación, impartirle la instrucción básica militar y proporcionarle los conocimientos teórico-prácticos elementales terrestres del arma de aviación.

Segundo Período:

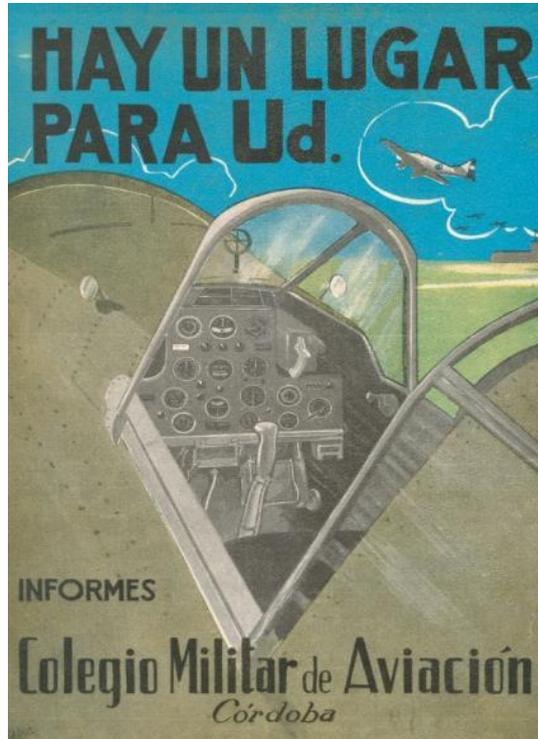
- Se desarrollará en el Colegio Militar de Aviación.
- Tendrá una duración normal de 2 (dos) años.



Colegio Militar de Aviación

EMBLEMA DE UNIFORME
PARA EL COLEGIO MILITAR
DE AVIACIÓN
(Imagen: aldocampos®)

- Tendrá por finalidad completar los conocimientos teórico-prácticos terrestres del arma, e impartir al Cadete la instrucción elemental y avanzada de vuelo.¹⁰²



Publicidad para el ingreso al Colegio Militar de Aviación.

Foto: Archivo del Autor.



Formación de Cadetes del Colegio Militar de Aviación, a la espera de órdenes previas al vuelo.

Foto: Revista "LIFE".

¹⁰² Boletín Militar Reservado N° 1.911, Págs. 680 a 682.



Vista panorámica de las primitivas instalaciones de la B.A.M. "Coronel Pringles", asiento de la Escuela de Pilotos Militares (año 1944).

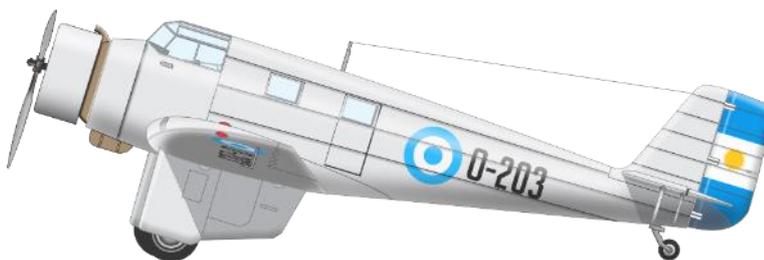
Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

ESCUELA DE PILOTOS MILITARES

A fin de simplificar la enseñanza de las materias de estudio que resultaba muy compleja por la diversidad de preparación del alumnado, la Escuela de Aviación fue desdoblada en 1942, trasladándose al personal Subalterno a Villa Mercedes, San Luis, creándose al año siguiente la Escuela de Pilotos Militares.

Con fecha 8 de octubre de 1938 es creada la Base Aérea Militar "Coronel Pringles", aprobándose su uso como unidad de bombardeo.

El 22 de noviembre de 1939, la unidad recibe al Regimiento N° 1 con asiento hasta ese momento en la Base Aérea Militar "El Palomar". El mismo contaba con aviones Glenn Martin W139 WAA y los Ae MB2 de construcción nacional.



Avión bombardero liviano Ae MB2 de construcción nacional que junto a los Glenn Martín W139, fueron dotación del Regimiento N° 1.

Imagen: aldocampos®

Buenos Aires, 27 de noviembre de 1942

CONSIDERANDO:

Que la práctica ha demostrado la conveniencia de mantener la actual separación de los Cursos de "Aviadores Militares" y de "Pilotos Militares";

El Presidente de la Nación Argentina,

DECRETA:

Artículo 1°. Créase la "Escuela de Pilotos Militares", con asiento en la Base Aérea Militar "Coronel Pringles", la que tendrá por misión formar pilotos militares para las fuerzas aéreas del Ejército e impartir la instrucción especial del arma a los Soldados Conscriptos pilotos civiles y de planeadores.

Artículo 2°. La "Escuela de Pilotos Militares" dependerá:

- a) Del Inspector General de Ejército, por intermedio del Comando de Aviación de Ejército, en lo relativo a instrucción, inspección, planes de enseñanza (Plana Mayor I.G.E.) y preparación para la guerra (E.M.G.E.) y a las medidas disciplinarias emergentes de esa dependencia.
- b) Del Comandante de Aviación de Ejército en todo lo referente a gobierno, disciplina y administración de partidas especiales asignadas a ese Comando con destino a la Escuela de Pilotos Militares.
- c) Del Cuartel Maestro General del Interior (Grandes Reparticiones proveedoras), en todo lo referente a administración, edificios y construcciones, mobiliarios y materiales de guerra.

Artículo 3°. Para la formación de los Suboficiales Pilotos Militares, mantiénesse la actual duración del ciclo total de instrucción de 4 (cuatro) años, como así también los dos períodos del mismo que se realizarán:

Primer Período:

- En la Escuela de Mecánica del Ejército, con una duración de 2 (dos) años (Curso Básico Previo Especial)

Segundo Período:

- En la Escuela de Pilotos Militares, con una duración de 2 (dos) años (Curso de Pilotaje).

Fdo.: CASTILLO-Pedro P. RAMÍREZ.¹⁰³

¹⁰³ Boletín Militar Reservado N° 1.911. Págs. 682 a 683.



En una época en que los banderines o gallardetes se utilizaban para la identificación y sentido de pertenencia a las Unidades, aquí el correspondiente a la Escuela de Pilotos Militares.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

PLAN DE INSTRUCCIÓN

La instrucción impartida a los Suboficiales comprendía:

- Trabajos sobre la carta.
- Trabajos de gabinete.
- Ejercicios de destreza y entrenamiento.
- Instrucción militar.
- Instrucción teórica general.
- Instrucción Técnica de especialidades.

PLAN DE ESTUDIOS

- Nociones de táctica general y aérea.
- Fotografía.
- Bombardeo.
- Aeronavegación y navegación radioeléctrica.
- Tecnología aeronáutica.
- Armamento y Tiro Aéreo.
- Meteorología.
- Higiene del aviador.
- Aerodinámica y material aeronáutico.

CURSO DE PILOTOS MILITARES

Si bien la formación profesional del personal de alumnos era muy buena en lo que respecta a los resultados obtenidos en aula y vuelo, la instrucción militar era muy deficiente. Para ello, la Escuela contaba con Personal de Instructores del arma de Infantería.

Una dotación de 54 (cincuenta y cuatro) Suboficiales especialistas de aviación se encargaban del mantenimiento de las aeronaves de la Escuela (efectivo al año 1943).

La instrucción aérea comprendía un período de refresco en avión Focke Wulf 44J con instructor para luego pasar al Ae. M. Oe. 2 (de construcción nacional), también con instructor, llegando al vuelo solo al cabo de un mes. Finalmente, el Cabo alumno lograba acceder al North American NA 16 IP, representando el avión más complejo y moderno con que contaba la Escuela.

El Personal de Instructores estaba conformado por Suboficiales Pilotos Militares cuyos nombres quedarían en la memoria de sus alumnos, aunque no tanto en los libros de historia aeronáutica. Algunos de ellos:

- Antonio SPADA.
- Juan ZANETTI.
- Dándolo DEVOTTO.
- Juan FERRERO.
- Antonio SALINERO.
- Luis MEDICI.
- Dante ARTICO.
- Vicente BONVISSUTO.

En su corta pero fructífera existencia, la Escuela logró formar en cuatro cursos la cantidad de 111 Suboficiales Pilotos Militares, quienes al egresar obtenían la jerarquía de Cabo Primero.¹⁰⁴

CURSO	FECHA EGRESOS	TOTAL EGRESADOS
I CURSO	2 DE FEBRERO DE 1943	26
II CURSO	5 DE FEBRERO DE 1944	39
III CURSO	27 DE DICIEMBRE DE 1944	27
IV CURSO	27 DE DICIEMBRE DE 1944	19
TOTAL PILOTOS MILITARES		111

SUSPENDIENDO ACTIVIDADES LA ESCUELA DE PILOTOS MILITARES

Boletín Militar Reservado N° 2.186.

14 Julio 1944.

Aviso

Facultando al Comando en Jefe de Aeronáutica, por Decreto 17954, de fecha 10 de julio de 1944, a suspender las actividades de la Escuela de Pilotos Militares, a partir de enero de 1945.

FARRELL- Juan Perón.

¹⁰⁴ BENTANCOR, Walter Marcelo (S.M.) ESCUELA DE PILOTOS MILITARES Formación de Suboficiales Pilotos Militares durante 1943 y 1944, en Defensa y Seguridad Mercosur N° 94, Año 2018.



Diploma otorgado por el Ministerio de Guerra al cursante acreedor al título de Piloto Militar.

Foto: Archivo del Autor.



Grupo de Cabos alumnos a Pilotos Militares pertenecientes al Curso Avanzado del año 1943. Arriba, al medio, el instructor de vuelo Suboficial Villares.

Foto: Archivo del Autor.



Focke Wulf 44J N° 38 perteneciente al alumno Cabo Alfredo Petruzzi (ilesa) yace destruido luego de impactar contra el faro de aterrizaje de tierra, en el planeo de aproximación. Año 1943.

Foto: Archivo del Autor.



Al igual que en el Colegio Militar de Aviación, los Suboficiales candidatos a Pilotos Militares utilizaron al NA-16 IP como avión de entrenamiento avanzado.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.



Los flamantes Cabos Pilotos Militares pertenecientes al último curso de la Escuela, con el sabor agridulce de haber egresado y conocer la decisión del cierre de la misma.

Foto; Archivo del Autor.

“El día que se clausuró nuestra Escuela tuvo lugar en ella una ceremonia que en su programación contaba con un desfile interno, a pie, del personal en general, incluidos los instructores de vuelo, pilotos recién egresados, mecánicos y demás.

Esa dolorosa despedida me colmó de tristeza, a tal punto que en respuesta a una pregunta que se me hizo con respecto al tema, mi espíritu contestó por mí, diciendo que era la primera vez que los muertos desfilaban sobre su propia tumba.”¹⁰⁵

Suboficial Principal Piloto Militar Vicente Bonvissuto

REGLAMENTO DE LA ESCUELA DE MECÁNICA DEL EJÉRCITO (R.R.M. 32)

MODIFICACIONES AL AÑO 1943

Boletín Militar Público N° 29. 05 de noviembre 1943.

Funcionaran los siguientes cursos de formación personal:

A) De mecánicos, que tendrán una duración de 4 años y que comprenden:

1. Para las Fuerzas Aéreas del Ejército.

Personal Navegante:

- a) Mecánicos de avión.*
- b) Radio-operadores de a bordo.*
- c) Fotógrafos de a bordo.*

Personal no Navegante:

- a) Electricista de avión.*
- b) Armeros de Aviación.*
- c) Pirotécnicos.*
- d) Fotógrafos dibujantes.*

2. Para la Red Radioeléctrica Militar (Red de Ejército y Aviación).

- a) Mecánicos radiotelegrafistas operadores.*
- b) Aspirantes a Suboficiales Pilotos.*

3. Para la Aviación Militar.

- a) Curso básico especial con duración de 2 años para la instrucción y educación militar, selección psicofísica, preparación general indispensable e instrucción técnica fundamental.*

¹⁰⁵ BONVISSUTO, Vicente. “CUANDO EL EJÉRCITO ME ENSEÑO A VOLAR”. Autorretrato con espíritu aeronáutico. Buenos Aires, Edivern, año 2003. Pág. 83.

ARTILLEROS ANTIAÉREOS Y PARACAIDISTAS MILITARES

Aunque no incluidas como especialidades aeronáuticas propiamente dichas, tanto la artillería antiaérea como las tropas de paracaidistas militares están íntimamente relacionadas con la aviación militar, de hecho, estas últimas serían de las primeras en ser reconocidas como tales a partir de la creación de la Secretaría de Aeronáutica, el 4 de enero de 1945.

ARTILLERÍA ANTIAÉREA

Los antecedentes de la llamada “Agrupación Anti-Aérea” datan del año 1936, cuando mediante Boletín Militar Reservado N° 1.021 se daba a conocer en el Decreto 95.812, de fecha 11 de diciembre:

“Creando el Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército con asiento en la Capital Federal en el cual queda incluido el cargo de Inspector de la Defensa Antiaérea del Territorio”.

Fdo.: JUSTO-B. Pertiné.

Su creación, hecho ocurrido mediante Decreto 18.813 del 7 de diciembre de 1938. El Boletín Militar Reservado N° 1.357 publicaba:

“Creando la Agrupación Antiaérea constituida por un grupo pesado (de Ejército), y un grupo liviano (Divisionario)”

Fdo.: ORTIZ. C.D. Márquez.

Siguiendo su evolución:

- Resolución. 28 de febrero de 1939. B.M.R. 1.389.

Fija como fecha de conmemoración de creación de la Agrupación Antiaérea el día 1° de enero de 1939.

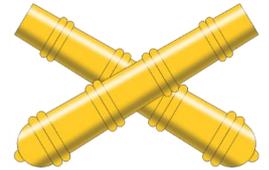
Fdo.: MARQUEZ M. de G.

- Decreto 32.749. 2 de junio de 1939. B.M.R. 1.426.

Creando el Comando de Defensa Antiaérea, dependiente del Ministerio de Guerra, en todo lo relacionado con el gobierno y disciplina de las formaciones, órganos y elementos que les sean subordinados y del Inspector General del Ejército en cuanto se refiere a la instrucción y preparación de los mismos para la guerra.

Creando el Centro de Instrucción Antiaérea dependiente directamente del Comandante de Defensa Antiaérea, con la función específica de colaboración inmediata con el Comando de Defensa Antiaérea, en el carácter de Centro de Estudio, experiencia e instrucción y subordinando al referido Centro de Estudio, como Sección de Tropas del mismo, a la Agrupación Antiaérea creada por el Decreto 18.813, Art. 14 inc. B.

Fdo.: ORTIZ. Márquez.



EMBLEMA ARTILLERIA
EJERCITO ARGENTINO
(Imagen: aldocampos®)



Un Suboficial del servicio de armamento opera un dispositivo de defensa antiaérea ubicado junto a la plataforma de aviones de la B.A.M. "El Palomar", año 1935.

Foto: Revista "Caras y Caretas".



Cañón Skoda Cal. 76,5 mm (Modelo 1928) perteneciente a un Regimiento de Artillería Antiaérea del Ejército Argentino.

Foto: Sitio Web es.pinterest.org.



Cartel de advertencia a la población sobre un posible ataque aéreo proporcionado por el Ministerio de Guerra – Comando de Defensa Antiaérea.

Foto: Archivo del Autor.



Durante el desarrollo de la II Guerra Mundial (1939-1945) fueron frecuentes los ejercicios de oscurecimiento y simulacros de ataque aéreo, tal como muestra esta noticia en un periódico capitalino y teniendo a la artillería antiaérea como principal protagonista

Foto: Archivo del Autor.

PARACAIDISTAS MILITARES

El paracaidismo militar fue una de las innovaciones operacionales más importantes que dejó la Segunda Guerra Mundial. Puesta en práctica por Alemania que se convirtió en la pionera de esta disciplina, los paracaidistas alemanes o “fallschirmjägers” protagonizarían algunas de las gestas aerotransportadas más populares de la contienda saltando sobre Dinamarca, Noruega, Bélgica, Holanda, Grecia, Creta y otros escenarios de Europa y el Norte de África.¹⁰⁶

Originalmente el paracaidismo en Alemania se introdujo en 1933 como una disciplina civil debido a que el Tratado de Versalles prohibía la aviación militar. Los artífices fueron los miembros de la Gendarmería Alemana mediante la creación del Grupo Paracaidista Policial “Berlín” (Landspolezeigruppe “Berlin”) que impulsó el mariscal del aire Hermann Göring para disolver a los grupos comunistas de la capital del Tercer Reich.¹⁰⁷

Tan sólo dos años más tarde, en 1935, Adolf Hitler disolvió el Tratado de Versalles y por tanto el Grupo Paracaidista Policial “Berlín” pasó a incorporarse a la Fuerza Aérea Alemana (Luftwaffe) y a convertirse en una unidad profesionalizada gracias a la inauguración de la Escuela Paracaidista de Stendal-Borstel.¹⁰⁸



Soldado alemán perteneciente al Cuerpo de Paracaidistas de la Luftwaffe, provisto de su indumentaria de combate.

Foto: Sitio Web [es.qwe.wiki/wiki/Uniforms_of_the_Luftwaffe_\(1935%E2%80%93345\)](http://es.qwe.wiki/wiki/Uniforms_of_the_Luftwaffe_(1935%E2%80%93345))

¹⁰⁶ Sitio Web eurasia1945.com/protagonistas/ejercitos/paracaidistas-fallschirmjager.

¹⁰⁷ *Ibidem*.

¹⁰⁸ *Ibidem*.

ESCUELA DE TROPAS AEROTRANSPORTADAS

A raíz del suceso ocasionado por el uso de tropas aerotransportadas durante las operaciones llevadas a cabo en el teatro de guerra europeo, en especial por la Luftwaffe (Fuerza Aérea Alemana), los mandos del Ejército Argentino en base a sendos informes enviados por los Oficiales destacados en el viejo continente, dieron el visto bueno para la creación de una Escuela de Tropas Aerotransportadas.

El 11 de octubre de 1943 y con la misión de instruir a 60 (sesenta) efectivos entre Oficiales y Suboficiales para así formar el 1er Batallón de Paracaidistas, se crea la Escuela de Tropas Aerotransportadas –ETA (Resolución 16 octubre 1943, Boletín Militar Reservado N° 2.054).

El 8 de noviembre de ese mismo año se incorporan a la Escuela 9 (nueve) Oficiales Subalternos y se nombra como Director de la misma al Mayor Ulises Ibarra.

El 14 de junio de 1944 se suman 51 (cincuenta y uno) Suboficiales para completar la dotación.

El 1° de julio realiza prácticas de desfile en las instalaciones de su asiento transitorio, la Escuela de Infantería de Campo de Mayo.

El 9 de julio y en ocasión del acto central por el Día de la Independencia Argentina, la Escuela desfila por primera vez ante el público en la Ciudad de Buenos Aires.

El 15 de julio la Escuela se instala en la Fábrica Militar de Aviones (Córdoba) y sus efectivos comienzan la instrucción correspondiente. El instructor es el Oficial 9° Alberto Aníbal Galatti (tiempo después sería asimilado al grado de Suboficial Mayor).

A falta de paracaídas, la instrucción consistía en ascender al tope de la torre tanque de la Fábrica (45 metros) y desde allí observar personas y objetos, con la idea de perderle el miedo a la altura.

Otra práctica consistía en arrojarse desde la cima de la pared más alta del frontón de pelota a paleta, y caer en una manta sostenida por camaradas, sostenida a ras del suelo.

El primer avión asignado para los lanzamientos fue un Ae. MS de construcción nacional (todavía en fase experimental), y su piloto, el Cabo Piloto Militar Jorge Ignacio Gallo. Dado el poco espacio disponible en su interior, el personal designado para esa especial ocasión del primer salto, estuvo compuesto por el Director de la ETA (Mayor Ulises Ibarra), 8 Oficiales y 2 Suboficiales (uno de ellos el S.M. (R) Mario Galasso), quienes se fueron turnando y cediendo los pocos paracaídas disponibles. Este histórico hecho sucedió el 30 de noviembre de 1944.

Todos los hombres asignados a ese bautismo de lanzamiento lo hicieron en forma normal.

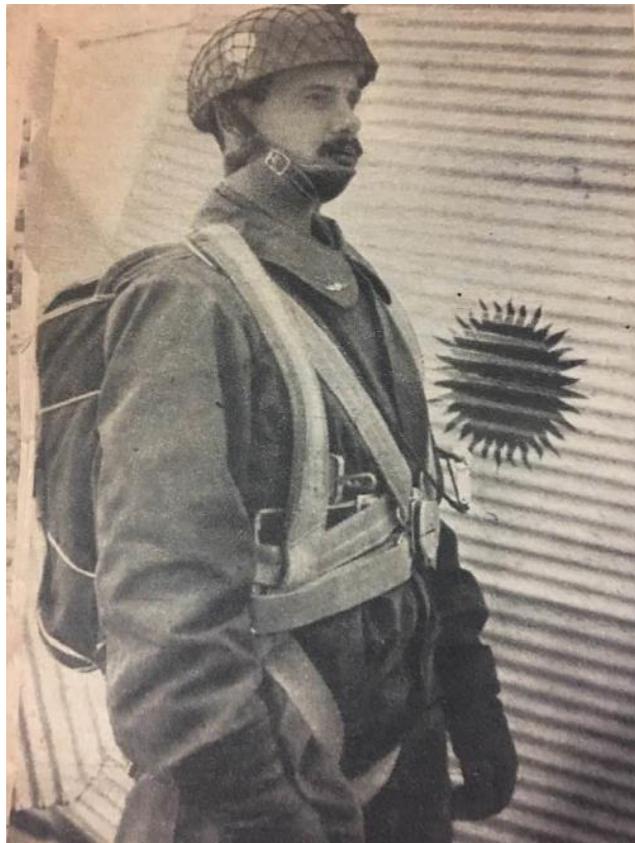
El 10 de diciembre de 1944, al inaugurarse la Fábrica de Aviones IMPA (Industria Metalúrgica y Plástica Argentina) ubicada en Quilmes, Provincia de Buenos Aires (hoy Área Material Quilmes), se realizó el primer

lanzamiento colectivo de 20 paracaidistas militares utilizando un avión Junkers Ju 52.¹⁰⁹



Brevet de Paracaidista Militar Argentino utilizado desde 1944.

Imagen: aldocampos®



Paracaidista Militar posando con su equipo completo antes de abordar el Junkers Ju 52, el 10 de diciembre de 1944, fecha del primer lanzamiento colectivo en Argentina.

Foto: Archivo del Autor.

¹⁰⁹ LA ESCUELA SUDAMERICANA DE PARACAIDISMO MILITAR. 55° Aniversario. Entrevista con Suboficiales fundadores en "AEROVIVENCIAS" Boletín Histórico Aeronáutico. Circulo de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina. Págs. 12 y 13.



Único ejemplar construido del Ae. M.S. 1. Monomotor de 6 plazas para empleo sanitario. De él saltaron los primeros paracaidistas militares argentinos el 30 de noviembre de 1944.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.



El Suboficial Mayor (asimilado) Aníbal Galatti, quien se desempeñó como primer instructor de los paracaidistas militares argentinos. Fue condecorado por el Ejército del Aire de España ya que le cupo la formación en la especialidad de un grupo de Oficiales y Suboficiales de esa institución. Aquí posa con el nuevo uniforme de la Fuerza Aérea Argentina en uso desde 1945.

Foto: Archivo del Autor.

COMANDO EN JEFE DE AERONÁUTICA

En el año 1944 y por Decreto 3.629 del 11 de febrero (Boletín Militar Reservado N° 2.113), se crea el Comando en Jefe de Aeronáutica. Sus considerandos son más que explicativos y definitorios de lo que ha ocurrido desde 1912 hasta 1944 y lo que ocurrirá a poco de un año en más.

3.629/44-Buenos Aires, 11 de febrero de 1944.

Visto lo propuesto por el Ministro de Guerra y,

CONSIDERANDO:

Que la experiencia propia y la de los países con desarrollo aeronáutico avanzado, han señalado la conveniencia de reunir todos los medios destinados a realizar la guerra aérea para que, bajo una dirección común se asegure la indispensable unidad de criterio, en la solución de los problemas que presenta la utilización del espacio aéreo;

Que la reunión de tales medios, iniciada por el actual Poder Ejecutivo, debe ser completada comprendiendo a aquellos que posibilitan el empleo del espacio aéreo por parte de la Aviación Militar y Civil, tanto durante la paz como en la guerra, asegurando el necesario contralor de todos los medios que utilizan el mismo;

Que el planteo y solución de los problemas de índole aeronáutico, exigen en el presente la creación del organismo de gobierno, administrativo y técnico correspondiente;

Que el citado organismo, deberá encausar las actividades relacionadas al progreso y desarrollo aeronáutico desde el punto de vista de la defensa nacional, así como en los aspectos políticos, sociales y económicos;

Que hasta tanto los medios existentes y las propias posibilidades no lo justifiquen, no es aconsejable la creación de una Secretaría de Estado y si en cambio resulta necesario fundar con los organismos aeronáuticos actuales la base para la futura Secretaría de Aeronáutica, a la cual se deberá llegar por una evolución racional.

El Presidente de la Nación Argentina en Acuerdo General de Ministros,

DECRETA:

Artículo 1°. Créase el Comando en Jefe de Aeronáutica dependiente directamente del Ministro de Guerra.

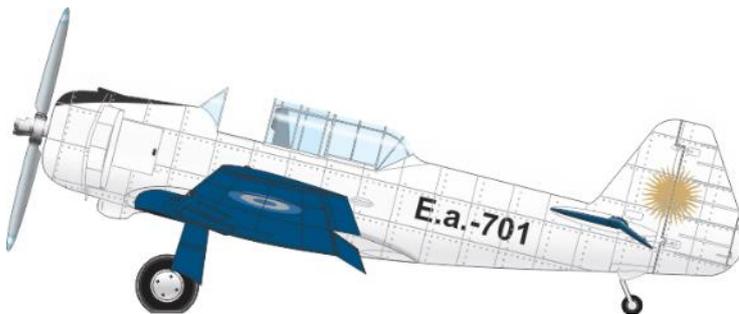
...

Artículo 5°. Con las actuales unidades de la Aviación de Ejército se constituirá la fuerza aérea militar.

A partir de esa fecha, con la creación del mencionado organismo, las realizaciones en los distintos órdenes son las siguientes:

- 1) "Creación de la Escuela Militar de Paracaidistas (ex Escuela de Tropas Aerotransportadas-ETA-) y de la Escuela de Especialidades, centros de reclutamiento de personal destinados a una importante rama de la Aeronáutica."*

- 2) *Reestructuración de la instrucción y formación de alumnos aviadores en la Escuela de Aviación Militar, obteniéndose posteriormente, el ingreso de los Cadetes del medio civil, directamente al 1er año de estudios.*
- 3) *Intensificación de la actividad en el Instituto Aerotécnico, encarando la construcción del avión DL 22 de entrenamiento avanzado.*
- 4) *Creación del Comando de la Fuerza Aérea Argentina, respondiendo a la moderna concepción del empleo de la fuerza aérea.*
- 5) *Se implanta el servicio de protección meteorológica a la Aeronáutica, complemento indispensable de la moderna aeronavegación.*
- 6) *Se aprueba la reglamentación para el uso del nuevo uniforme para el personal militar de aeronáutica*
- 7) *Creación del Escalafón de Oficiales y Suboficiales de la Sanidad de Aeronáutica.*



El avión de entrenamiento avanzado I Ae DL-22 de construcción nacional acaparó máxima atención entre los nuevos proyectos a realizar por el Comando en Jefe de Aeronáutica.

Imagen: aldocampos®.



Coronel Bartolomé De la Colina.

Designado por Decreto 3766/44 del 12 de febrero de 1944 como Comandante en Jefe de Aeronáutica. La primera sede del Comando estaba instalada en el edificio de la calle Juncal 1116 de la Capital Federal. Fue el impulsor de instalar una base militar aérea, en Chamental, La Rioja, donde se construyeron el Centro de Tiro y Bombardeo, luego Destacamento Aeronáutico y más tarde el Centro de Propulsión Centro de Experimentación y Lanzamiento de Projectiles Autopropulsados Chamental. Aquí luce el nuevo uniforme de la aeronáutica militar y la jerarquía de Brigadier. Se retiró como Brigadier General en marzo de 1949.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.

ESCUELA DE ESPECIALIDADES DE AERONÁUTICA

También y como resultado de las nuevas misiones que tendría a su cargo el Comando en Jefe de Aeronáutica, se establecía la creación de la Escuela de Especialidades, fundamental para la independencia total del arma de las entrañas del Ejército.

Un protagonista de ese tan importante suceso para el Cuadro de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina, el Suboficial Mayor (R) Agustín Ruiz, así recordaba esos primeros días del nuevo establecimiento:

“La tranquilidad provinciana de la Córdoba doctoral del primer cuarto de siglo, fue sustancialmente alterada cuándo el 10 de octubre de 1927, se inauguró la Fábrica Militar de Aviones (F.M.A.). Allí comenzó a proyectarse el fenómeno industrial argentino. Sobre la margen izquierda del viejo camino a Carlos Paz se inició el desafío de integrar la Argentina con las realidades más brillantes del siglo XX.

A las primitivas instalaciones de la FMA se le fueron incrementando los edificios y maquinarias para mantener el establecimiento mencionado, a la altura de las últimas concepciones mundiales de la tecnología aeronáutica.

Permanentemente, se levantaron nuevos talleres dotados de modernos equipos de trabajo e investigación. La F.M.A. se convierte en un hito fundamental en el progreso nacional. A su vez, la superioridad, resuelve continuar integrando en Córdoba, el futuro de la Aeronáutica y el 10 de agosto de 1937 se inaugura la nueva sede de la Escuela de Aviación Militar, trasladada desde la Base Aérea Militar “El Palomar”, al cumplirse 25 años de su creación.

El paso de los años y el crecimiento constante del Arma, van creando necesidades mayores de personal específicamente preparado, para las complejas funciones técnicas de la aviación, y en 1944 se resuelve fundar la fuente de reclutamiento de Personal Militar Subalterno, siendo hasta ese momento la Escuela de Mecánica del Ejército la única en hacerlo.

Por Decreto N° 3.629 del 11 de febrero de 1944 se crea la Escuela de Especialidades de Aeronáutica y el día 29 del mismo mes, por decreto N° 5.000 se designa el primer Director del Instituto: Teniente Coronel Roberto Esteban Bonel.

Una vez completados los trabajos en las nuevas instalaciones del establecimiento, el 17 de mayo de 1944, en los históricos terrenos de “Las Playas”¹¹⁰, se coloca la piedra fundamental de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica.

Asisten a la trascendental ceremonia el señor Ministro de Guerra, el Cuartel Maestre General de Aeronáutica, el Comandante de Institutos y el Director de la Escuela.

¹¹⁰ “La batalla de Las Playas” en la que el general Wenceslao Paunero, comandante de las fuerzas que respondían al nuevo presidente de la República Argentina Bartolomé Mitre, líder del partido liberal vencedor en Pavón; derrotó a Ángel Vicente Peñaloza, caudillo de la resistencia armada federal, fue librada el 28 de junio de 1863 en la provincia de Córdoba. Batalla de guerras civiles argentinas. (Wikipedia).

Las comodidades con las cuales contaba el nuevo establecimiento eran elementales y básicas. Por ejemplo, las comidas se realizaban en las galerías de las Compañías ubicadas en ambos lados de la Plaza de Armas, sentados los Aspirantes en el suelo, espalda contra espalda, pues el pabellón comedor aún no completado con mobiliario, poseía mesas, pero no tenía bancos. Los utensilios de comedor los guardaba cada Aspirante en su tradicional bolsa de rancho de lona gruesa y que colgaba del hombro como si fuera una cartera.

“Por lo general, los menús consistían en mate cocido para desayuno y merienda y el almuerzo y cena estaban integrados por sopa de avena, carne de puchero, papas o batatas hervidas y también mazamorra.

En las Compañías habilitadas como dormitorios, las camas eran de tres niveles y los roperos servían para dos, y hasta tres Aspirantes.”

Suboficial Mayor (R) Agustín RUIZ.

El 24 de enero de 1945, el Vicecomodoro Anacleto Llosa (ya en uso de la nueva designación de grados para la Fuerza Aérea Argentina) es nombrado Director de la Escuela de Especialidades.

El 12 de marzo se produce el ingreso al Instituto de los jóvenes que constituirían los Aspirantes del 1er Curso que, junto con los de 2do, 3ro, y 4to conformarían la dotación del personal de alumnos. Estos últimos provenían de la Escuela de Mecánica del Ejército, con asiento en Buenos Aires.

Es menester recalcar que los integrantes del 1er Año eran jóvenes provenientes del ámbito civil y en su carácter de recién ingresados, el destino les había conferido el honor y el privilegio, de ser los primeros en ingresar a un Instituto de la Fuerza Aérea Argentina, encargado de la formación del Personal Militar Subalterno.

El día 17 de marzo de 1945 se inauguraron las instalaciones con una emotiva ceremonia, a la que asistió todo el personal del Instituto y delegaciones de: Dirección de Institutos Aeronáuticos Militares; Escuela de Aviación Militar; Instituto Aerotécnico y Escuela Militar de Paracaidistas; presididas las tres últimas por los Vicecomodoros Juan Kay, Germán Enemark, Juan Ignacio San Martín y Ulises E. Ibarra.

El Director de la Escuela, usó de la palabra para dar sentido al acto de izar por primera vez la enseña Patria y officiar la ceremonia religiosa correspondiente. El altar instalado en la Plaza de Armas tenía como fondo de aviones de la Fuerza y un marco militar formado en cuadro con su personal de Oficiales, Suboficiales, Aspirantes, Soldados y personal Civil, cerrándose el acto con un desfile de todos los efectivos”¹¹¹.

¹¹¹ De la Escuela de Especialidades de Aeronáutica (1944) a la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea (1953) (Nota recopilada por el S.M. (R) Agustín Ruiz vía S.M. (R) Antonio Alberto Giunta. Ambos de la Regional Córdoba del C.S.F.A. Publicada en “AEROVIVENCIAS”, Boletín Histórico Aeronáutico, Fascículo N° 3, del Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina - Asociación Mutua.



Emblema de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica.

Imagen: aldocampos®.



Primeras instalaciones de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica en "Las Playas", provincia de Córdoba.

Foto: Archivo del Autor.



Bendición del mástil de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica. El Vicecomodoro Anacleto Llosa, Director de la misma, (quién luce el nuevo uniforme de la aeronáutica militar) observa la impartición de la misma, mientras un Aspirante sostiene la enseña Patria. Un fuselaje de un caza Dewoitine ofrece de marco adecuado.

Foto: Archivo D.E.H. – F.A.A.



Izamiento de la Bandera Nacional en la Plaza de Armas, día 17 de marzo de 1945.

Foto: Archivo del Autor.



Teniente Coronel Roberto E. Bonel.

Designado primer Director de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica. Considerado como uno de los más destacados entre sus pares, se recibió de Aviador Militar el 20 de enero de 1929, siendo su arma de origen la Infantería. Cursó la Escuela Superior Técnica obteniendo el título de Ingeniero Militar. En febrero de 1935 el entonces Capitán Bonel pasó a la Dirección de Aerotécnica en comisión, a los fines de cursar el 5° año de Ingeniería Aeronáutica, en la Facultad de Ingeniería de Córdoba. Se desempeñó como Jefe de la Sección Fotografía de la Base Aérea Militar de El Palomar, cargo que le permitió officiar de Profesor de la Especialidad del II Curso de Aviadores Militares (19-VI-1931). Al año 1937, Bonel se encontraba adscripto a la Comisión de Adquisiciones en el Extranjero.

Foto: Archivo del Autor.



Teniente 1ero. Aviador Militar Anacleto Llosa

Se desempeñó como Jefe de Ensayos en Vuelo y, además, Jefe de Armamentos y Equipos. Antes de ser designado como segundo Director de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica (sucediendo en el cargo al Tte. Cnel. Roberto Bonel), Llosa también prestó servicios en la BAM "Los Tamarindos", BAM "Paraná" y en la Escuela de Aviación Militar de El Palomar. Obtuvo su título de Aviador Militar el 30 de diciembre de 1929. En la imagen, el entonces Tte. 1ero Llosa, luego de realizar un vuelo de pruebas en la Fábrica Militar de Aviones.

Foto: Archivo del Autor.

ESPECIALIDADES IMPARTIDAS EN LA ESCUELA DE ESPECIALIDADES – AÑO 1944.

La misión específica de la Escuela fue la de formar a los especialistas de Aeronáutica, a cuyo efecto reclutara jóvenes argentinos que además de recibir instrucción y educación militar, fueron preparados para desempeñar actividades en las siguientes especialidades:

Cuerpo del Aire:

- Radioperador de Avión.
- Fotógrafo de Avión.

Cuerpo Técnico:

- Mecánico de Avión.
- Mecánico de Comunicaciones.
- Conductor Motorista.

La duración de los cursos era de cuatro (4) años, al cabo de los cuales los aspirantes egresaban con el grado de Cabo Primero.

Condiciones de Ingreso:

- Aptitud Física.
- Aprobar el Examen de Ingreso.
- Tener aprobado el 6° grado de la Enseñanza Primaria.
- Buenos Antecedentes de Conducta y Moral.
- Tener más de 15 años de edad y menos de 20, al 1° de febrero de 1945.

Por Decreto 202.325, de fecha 29 de julio de 1944, publicado en Boletín Militar Reservado N° 2.195, se establecía:

...pasan a constituir el Cuarto Año de Estudios de la Escuela de Especialidades (dependiente de la Dirección de Institutos Aeronáuticos), y a partir del 1° de enero de 1945, los Aspirantes de la Escuela de Mecánica del Ejército que, en la especialidad de Aeronáutica, constituyen el actual tercer año de dicho Instituto.

Estableciendo que los futuros Segundo y Tercer Año de la Escuela de Especialidades, se constituyan respectivamente, con el personal de Aspirantes que actualmente cursan el Primero y Segundo Año de la Escuela de Mecánica del Ejército, debiendo este Instituto entregar, en fecha, los efectivos que se fijen, con el correspondiente armamento, vestuario y equipo completo.

Autorizando al Comando en Jefe de Aeronáutica, para que por intermedio de la Dirección de Institutos Aeronáuticos (Escuela de Especialidades), se incorpore a Primer Año y a partir de los cursos de 1945 hasta un máximo de 250 Aspirantes.

FDO.: FARRELL - Juan Perón.



El primer uniforme que se utilizó fue el clásico color marrón terroso del Ejército, ya que la orden emanada para que los Aspirantes de Primero y Segundo Año de la Escuela de Mecánica se trasladen a Córdoba establecía "con equipo completo, incluyendo vestuario y armamento". Recién para el desfile en ocasión del 9 de julio de 1945, en la Capital Federal, los Aspirantes Aeronáuticos estrenarían la nueva indumentaria de salida color azul.

Foto: Sitio Web Militariarg.com

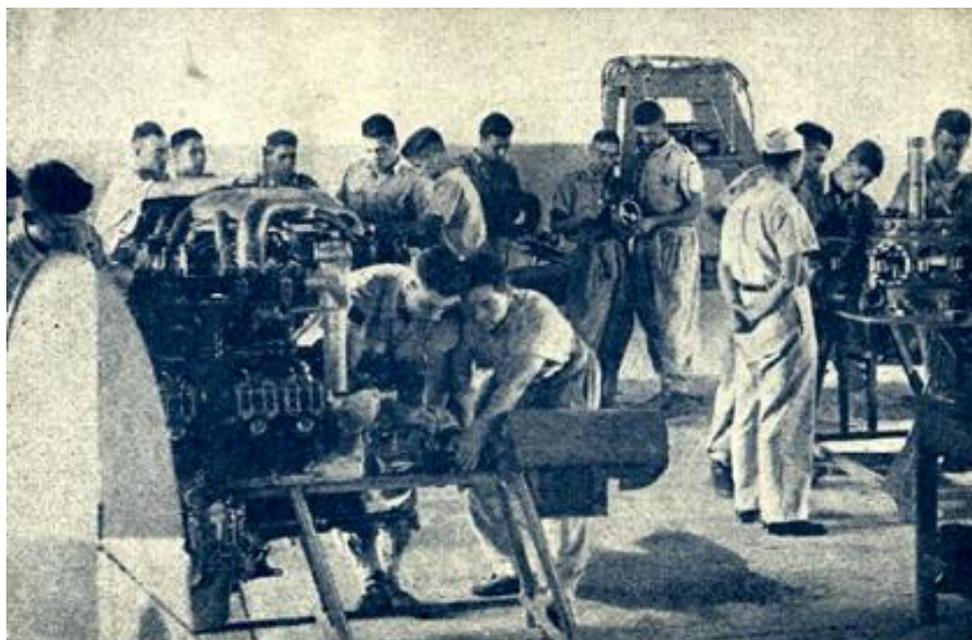


Instalaciones de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica a poco de su inauguración.

Foto: Archivo del Autor.

NUEVAS ESPECIALIDADES Y MODIFICACIONES

Creada la Secretaría de Aeronáutica, el 4 de enero de 1945, se produjeron modificaciones en los que respecta a la jerarquía de egreso de los Aspirantes y se incorporaron más especialidades, aunque no serían las únicas para este Instituto de formación de Suboficiales.





SECRETARÍA DE AERONÁUTICA

Aspirantes de la Escuela de Especialidades de Aeronáutica en clase teórico-práctica de motores.

Escuela de Especialidades	Condiciones de Ingreso
<p>Tiene por objeto formar el personal en cada una de las siguientes especialidades técnicas: Radiooperador de avión; Mecánico de Aviación; Fotógrafo de Avión; Mecánico Armero; Mecánico de Comunicaciones; Tropas de Aeronáutica; Conductores Motoristas; Bombardeiros. Se egresa al término de dos años y medio con el grado de Cabo.</p> <p><i>Informes y solicitudes: Dirección de Institutos Aeronáuticos Militares. (Córdoba).</i></p>	<p>Estar comprendido entre los quince y veinte años de edad. Ser argentino. Aprobar el examen médico y teórico. Tener aprobado el 6º grado o 2º en la Escuela de Artes y Oficios de la Nación.</p>

Publicidad de ingreso a la Escuela de Especialidades de Aeronáutica correspondiente al año 1945. Constituida la Secretaria de Aeronáutica, se avecinaban cambios relacionados con especialidades, jerarquía de egreso y denominación del Instituto.

Foto: Archivo del Autor.

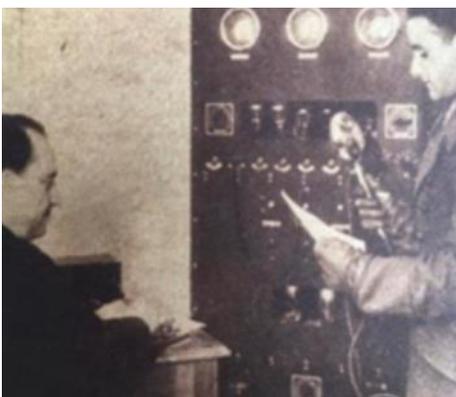
Algunas de las especialidades impartidas en el año 1945.
(Fotos: Archivo del Autor y Revista "LIFE")



Mecánico Armero.



Bombardero.



Mecánico de Comunicaciones.



Fotógrafo de Avión.



Mecánico de Aviación. .



Tropas de Aeronáutica. .

EL COLEGIO MILITAR DE AVIACIÓN VUELVE A SER ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR

Por Decreto N° 21.078/44 emitido en Buenos Aires, con fecha 7 de agosto de 1944, el Presidente de la Nación Argentina decreta que, en lo sucesivo, el Colegio Militar de Aviación (denominación desde noviembre de 1942) vuelve a llamarse Escuela de Aviación Militar, nombre con que fue creada por Superior Decreto inserto en Boletín Militar N° 696, 2da. Parte, de fecha 10 de agosto de 1912.

El emblema de destino para el personal de la Escuela de Aviación Militar será el determinado en el Boletín Militar N° 778, 2da. Parte, del 10 de noviembre de 1913.

El Decreto lleva las firmas de FARRELL – Juan Perón.



Emblema de destino para el personal de la Escuela de Aviación Militar.

Imagen: aldocampos®



El Cadete Gert H. Kleissen posa junto a su Suboficial instructor de vuelo (primero a la izquierda) y otros camaradas frente a un FW 44J de dotación de la E.A.M.

Foto: Gentileza Sr. Ricardo Kleissen.

NUEVOS UNIFORMES PARA OFICIALES Y SUBOFICIALES DE AERONÁUTICA

Decreto. 22.175/44-Buenos Aires. 18 de agosto de 1944.

CONSIDERANDO:

Que es necesario y conveniente implantar para el personal de la Aeronáutica Militar, un uniforme que le proporcione las comodidades indispensables para la mejor realización de sus tareas especiales;

*Que la confección del mismo se hará totalmente con paños y elementos producidos por la industria nacional cuya provisión está así asegurada**

Que el número de prendas y elementos propuestos contemplan las posibilidades económicas del personal;

Que las características de fuerza armada de la aeronáutica militar, justifican la creación de un uniforme exclusivo que distinga a su personal del de las otras fuerzas.

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA,

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébese la creación del uniforme para el personal de Oficiales y Suboficiales de la Aeronáutica Militar, proyectado por el Ministerio de Guerra y que se determina en el anexo adjunto.

Artículo 2°. El nuevo uniforme entrará en vigencia con carácter obligatorio el 1° de julio de 1945 y, con carácter facultativo, desde la publicación del presente decreto.

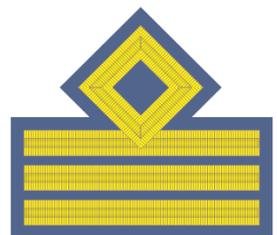
FDO.: FARRELL - Juan Perón.

El nuevo uniforme para el personal de la aeronáutica militar argentina estaba basado en el utilizado por la R.A.F. (Royal Air Force) para ese tiempo, reconocida por sus valerosas acciones en defensa de las islas del Reino Unido contra los embates de la Luftwaffe (Fuerza Aérea Alemana) y por sus raids con bombarderos contra el territorio del Tercer Reich.

El color era azul pizarra, y las demás fuerzas aéreas lo adoptaron inmediatamente, quizás como un símbolo de admiración y respeto, hacia su similar inglesa, un modelo a seguir por su organización y doctrina.

La chaquetilla contaba con fuelles en la espalda para facilitar los movimientos a bordo de las aeronaves. También el pantalón y la gorra estaban constituidos por materiales nacionales, un dato no menor debido a los escasos de artículos de origen importado, como consecuencia de la guerra en curso.

Tenía galones de seda dorada para identificar el grado, muy similares a los utilizados por la aeronáutica militar italiana en el caso de los oficiales (rombo).



Modelo utilizado por la Regia Aeronautica Italiana (Imagen: aldocampos®)

Estos galones se cosían directamente sobre las bocamangas en los Oficiales combatientes, y sobre un paño de color los del cuerpo profesional auxiliar¹¹².

Nuevos Grados y Uniformes Para el Personal de la Aeronáutica Militar

En la ceremonia a efectuarse pasado mañana en Córdoba con motivo del ingreso de los nuevos aviadores militares y de la cual nos ocupamos en lugar aparte,

se, colocado parte del arco y de la copa, sobre un fondo de gabardina azul pizarra, un escudo nacional con dos alas desplegadas y una escarapela nacional estroada. Neclal y de gala haro de gabardina azul

Deves dos corones de gualda de dos milímetros de ancho cada uno, y la de los jefes, además de los corones de gualda, un corón bordado en oro. El emblema social es de gabardina azul pizarra; la gorra de gala es igual a la de servicio, con la diferencia de que la copa es de piqué blanco, el corón se sujeta sobre fondo de paño negro y el bordado es dorado para todos los grados. Los corones son dorados; también los tiras para el cuello y la dragona. El valor es igual al corón de San Martín, de las circunstancias del que usan los cadetes del Colegio Militar.

De verano: Blanca como el que actualmente se usa, con las siguientes diferencias: la gorra blanca de gualda, hombreras iguales a las del invierno, sin aplicaciones en la tana del cuello, y zapatos blancos, con suela de igual color. Bata y pantalón de lino blanco, zapatos de goma, blanca y corbata negra.

De servicio de trabajo: Gorra o birrete azul pizarra, de igual color, emblema del mismo color, cinturón de goma azul pizarra, pantalón igual color, botas cortas de cuero negro y camisa o chaqueta gris.

Los abrigos son: abrigo azul pizarra o impermeable color arena.

Para los Suboficiales

El decreto referido incluye los nuevos uniformes para los suboficiales, que son los siguientes: Bata de gabardina azul pizarra, como el uso de servicio del oficial, abierto, pero con botones plásticos, cinturón plata vieja, y el pantalón igual al de oficial. El saco para clases es igual al del oficial, pero cerrado, con cinco botones. La gorra de gabardina azul, similar a la de oficial, pero el arco no lleva banda de seda, el bordado es de cuero chapado negro y el corón, medio oficial, un tercio más chico y plástico. El abrigo es un capote azul pizarra.

Los galones correspondientes a los grados de oficiales van colocados en la bocamanga y los de los suboficiales en el brazo.

Nuevos Grados

En el cuadro que damos a continuación se especifican los nuevos grados para la aeronáutica militar y sus equivalentes del Ejército y la Armada:



Uniforme de invierno, para servicio diario, de gabardina azul pizarra, que a partir de pasado mañana vestirán jefes y oficiales de la aeronáutica militar.

Uniforme blanco de verano, para diario.

Uniforme de trabajo, de gabardina azul pizarra, para vuelo y ejercicios en el terreno y maniobras.

el personal de la aeronáutica militar vestirá los nuevos uniformes creados por reciente decreto del Poder Ejecutivo, totalmente distintos a los que usa el personal del Ejército. En esa oportunidad, y en lo sucesivo, los jefes, oficiales y suboficiales de la arma aérea ostentarán los nuevos grados establecidos para la aeronáutica militar.

Los Uniformes

Conforme al mencionado decreto, los uniformes para el personal de la aeronáutica militar serán los siguientes: De invierno: Bata de gabardina azul pizarra, tanto el de servicio como el social, pantalón del mismo paño y color, de corte recto con sobidos laterales y torca, lino marino, azul pizarra, con viera de cuero negro chapado, semicrete le ángulo redondeo. La gorra para oficiales de todos los grados lleva en el frente

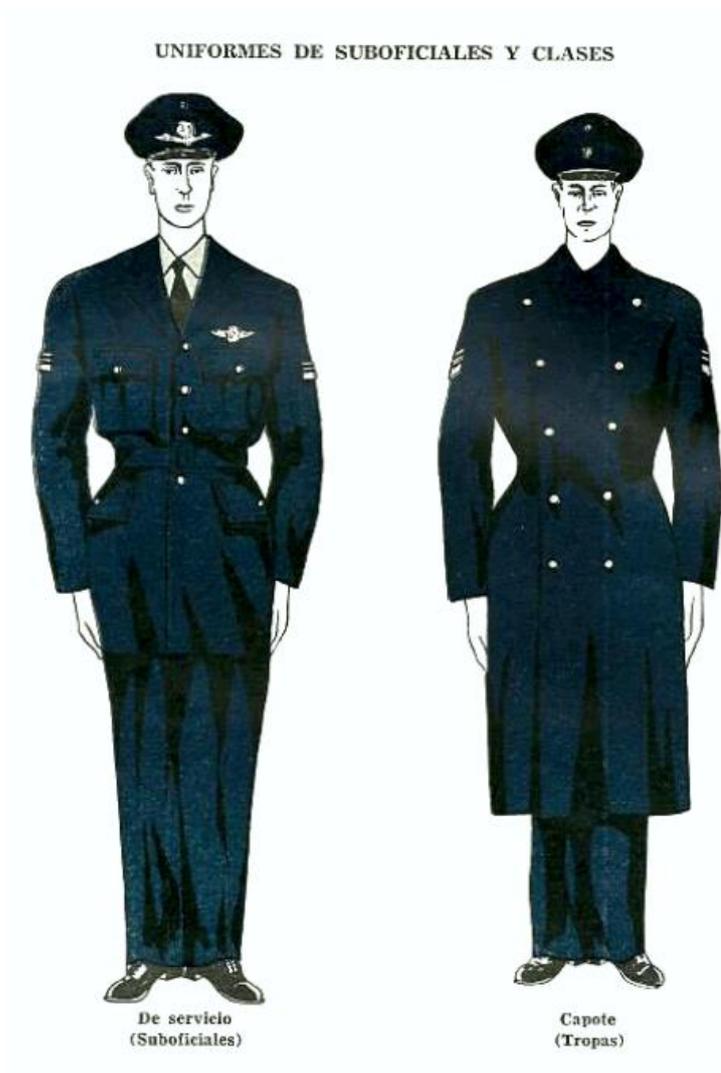
gorra, hombreras, correspondiente en toda dorada, que llevan en el medio exterior al emblema aeronáutico bordado en oro. La hombrera para los oficiales subalternos

AERONÁUTICA	EJÉRCITO	ARMADA
OFICIALES SUBALTERNOS		
Alférez	Subteniente	Guardiamarina
Teniente	Teniente	Alférez de fragata
1er. teniente	Teniente 2º	Alférez de navío
Capitán	Capitán	Teniente de fragata
JEFES		
Comandante	Mayor	Teniente de navío
Vicomodoro	Teniente coronel	Capitán de fragata
OFICIALES SUPERIORES		
Comodoro	Coronel	Capitán de navío
Brigadier	General de brigada	Contralmirante
Brigadier mayor	General de división	Vicealmirante
Brigadier general	General de ejército	Almirante
PERSONAL SUBALTERNO		
Clases:	Suboficiales:	Clases:
Cabo	Cabo	Cabo 2º
Cabo mayor	Cabo 1º	Cabo 1º
Sargento	Sargento	Cabo principal
Suboficiales:		Suboficiales:
Suboficial auxiliar	Sargento 1º	Suboficial 2º
Suboficial ayudante	Sargento ayudante	Suboficial 1º
Suboficial principal	Suboficial principal	Suboficial principal
Suboficial mayor	Suboficial mayor	Suboficial mayor

La prensa se hizo eco de los nuevos uniformes y grados para el personal de la Aeronáutica Militar

Foto: Archivo del Autor.

¹¹² DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. 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, por los Comodoros VELEZ, Oscar Gregorio y QUELLET, Ricardo Luis. Año 2000. Pág. 245.



Reglamentación de los nuevos uniformes para el personal.

Imagen: Reglamento de Uniformes – 1945.



El origen del nuevo uniforme para el personal de la aeronáutica militar argentina estuvo basado en el utilizado por la R.A.F (Royal Air Force).

Fotos: Sitio Web CetoMilitaria.co.uk

NUEVOS GRADOS E INSIGNIAS

DENOMINACIONES Y EQUIVALENCIAS DE LOS GRADOS DE LAS FUERZAS ARMADAS

AERONÁUTICA	EJÉRCITO	ARMADA
OFICIALES SUBALTERNOS		
ALFÉREZ TENIENTE 1ER. TENIENTE CAPITÁN	SUBTENIENTE TENIENTE TENIENTE 1° CAPITÁN	GUARDIAMARINA ALFÉREZ DE FRAGATA ALFÉREZ DE NAVÍO TENIENTE DE FRAGATA
JEFES		
COMANDANTE VICE-COMODORO	MAYOR TENIENTE CORONEL	TENIENTE DE NAVÍO CAPITÁN DE FRAGATA
OFICIALES SUPERIORES		
COMODORO BRIGADIER BRIGADIER MAYOR BRIGADIER GENERAL	CORONEL GENERAL DE BRIGADA GENERAL DE DIVISIÓN GENERAL DE EJÉRCITO	CAPITÁN DE NAVÍO CONTRAALMIRANTE VICE-ALMIRANTE ALMIRANTE
PERSONAL SUBALTERNO		
CLASES CABO CABO MAYOR SARGENTO SUBOFICIALES SUBOFICIAL AUXILIAR SUBOFICIAL AYUDANTE SUBOFICIAL PRINCIPAL SUBOFICIAL MAYOR	SUBOFICIALES CABO CABO 1° SARGENTO SARGENTO 1° SARGENTO AYUDANTE SUBOFICIAL PRINCIPAL SUBOFICIAL MAYOR	CLASES CABO 2° CABO 1° CABO PRINCIPAL SUBOFICIALES SUBOFICIAL 2° SUBOFICIAL 1° SUBOFICIAL PRINCIPAL SUBOFICIAL MAYOR

Nuevas denominaciones para las jerarquías de la Aeronáutica Militar Argentina.



Nuevas insignias de Grado para el personal de Clases y Suboficiales de la aeronáutica militar, similares a las utilizadas por sus pares de la Armada Argentina.

Imagen: aldocampos®

PRENDAS Y COMPLEMENTOS DE UNIFORMES PARA SUBOFICIALES Y CLASES

1. Saco de gabardina azul pizarra.
 - a) Para Suboficiales:
 - Como el saco “de servicio” de oficial, abierto, pero con botones plateados, color plata vieja. Hebilla forrada, igual a la de oficial.
 - b) Para Clases:
 - Como el anterior, pero cerrado con cinco botones.
2. Pantalón de gabardina azul pizarra.
 - Igual al de oficial.
3. Gorra de gabardina azul pizarra.
 - a) Para Suboficiales:
 - Como la de oficial, con las siguientes diferencias:
 - El aro de la gorra no lleva banda de seda.
 - El barbijo es de cuero charolado negro.
 - El escudo, modelo oficial, es un tercio más chico y plateado color plata vieja.

- b) Para Clases:
 - Como el anterior, pero sin escudo, llevando en cambio el emblema aeronáutico color plata vieja.
- 4. Camisas.
 - Iguales a las del oficial; de color gris para Suboficiales y Clases y blanca con cuello duro (social) para Suboficiales. Se usan con corbata negra.
- 5. Calzado para todos los grados.
 - Igual al zapato “de servicio” y bota de oficial. Se usa con media gris y, con media negra lisa, cuando se viste con camisa blanca.
- 6. Abrigo.
 - a) Capote azul pizarra:
 - Como el de Oficial, pero con botones plateados y sin hombreras para el Suboficial y, como éste, pero con doble hilera de cinco botones para Clases.
 - b) Tricota:
 - Para Suboficiales igual a la de Oficial
 - c) Impermeable:
 - Como el de Oficial, los Clases lo usarán cerrado.
- 7. Insignias de Grado.
 - Serán las que se indican en la página anterior, plateadas sobre fondo igual al de oficiales. Todos los grados van en el brazo.

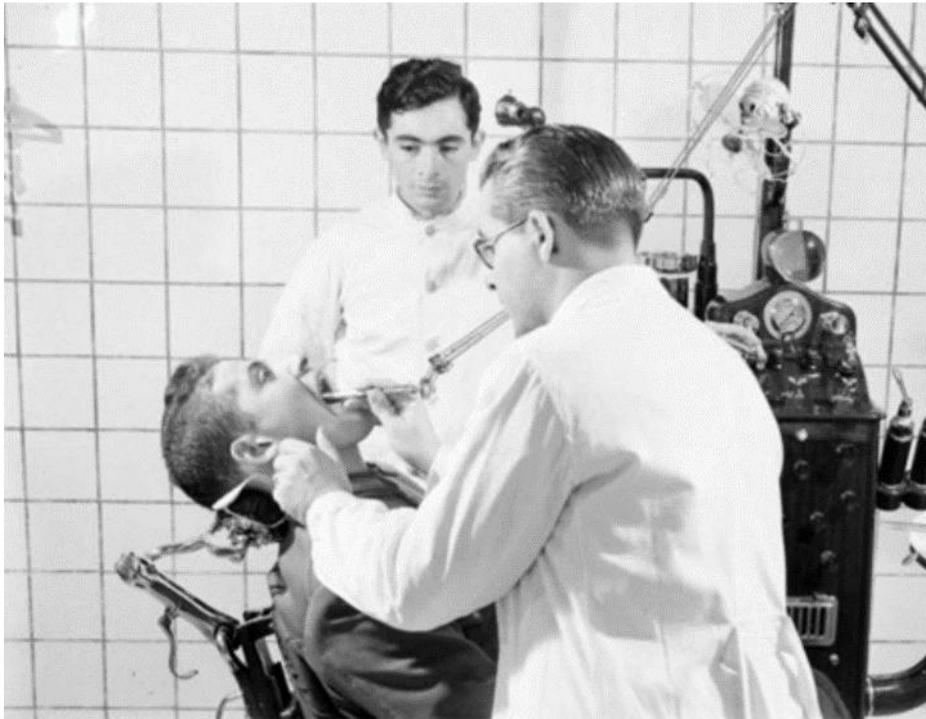


En una época en dónde se volaba con el uniforme, era usual utilizar “tricota” para mitigar los efectos del frío a grandes alturas. En este caso, sirve como ejemplo una chaquetilla y tricota perteneciente a un Suboficial piloto de la R.A.F.

Foto: Archivo del Autor.

ESCALAFONES DE OFICIALES Y SUBOFICIALES DE SANIDAD AERONÁUTICA

Por medio del Decreto 26015/44 se creó el escalafón de Oficiales de Sanidad Aeronáutica y por N° 25980/44 se incorporaron al mismo como cirujanos de cuerpo “en comisión” a un grupo de doctores en medicina y como farmacéuticos de 4° “en comisión” a quienes habían aprobado los concursos correspondientes. Se incorporaron también por el segundo de los Decretos nombrados a los enfermeros que prestaban servicio en ámbito aeronáutico¹¹³.



Escalafón de Oficiales y Suboficiales de Sanidad Aeronáutica, creado por Decreto 26015/44.

Foto: Archivo del Autor.

DECRETO 29.376/44. LEY ORGÁNICA PARA LA AERONÁUTICA

Por el Decreto N° 29376/44 se aprobó la Ley Orgánica para la Aeronáutica Militar Permanente. Esta Ley contemplaba una nueva denominación para los diferentes grados, la separación en cuerpos y escalafones, tiempos mínimos de ascenso para Oficiales, efectivos mínimos y máximos en cada grado.

El Poder Ejecutivo reconoció estos tiempos de ascenso mínimos como aplicables desde el ingreso de cada Oficial a la aviación militar y estos cálculos determinaron los ascensos que comenzaron a producirse el 31 de diciembre de 1944.¹¹⁴

¹¹³ DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. 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. Comodoros VELEZ, Oscar Gregorio y QUELLET, Ricardo Luis. Año 2000. Pág. 243.

¹¹⁴ *Ibidem*, pág. 244

CUERPOS Y ESCALAFONES DEL PERSONAL DE SUBOFICIALES

CUERPOS	ESCALAFONES
AIRE TRIPULACIÓN DE COMBATE-	ARTILLEROS BOMBARDEROS RADIOOPERADORES DE AVIÓN FOTÓGRAFOS DE AVIÓN
TÉCNICO	MECÁNICO DE AVIÓN MECÁNICOS RADIOTELEGRAFISTAS MECÁNICOS ARMEROS-
GENERAL	TROPAS DE AERONÁUTICA COMUNICACIONES ARTILLERÍA ANTIAEREA PARACAIDISTAS CONDUCTORES MOTORISTAS-
PROFESIONAL AUXILIAR	INTENDENCIA ENFERMEROS DE SANIDAD PREPARADORES DE SANIDAD OFICINISTAS MUSICOS-



Escalafón de Músicos como integrantes del Cuerpo de Personal Auxiliar.

Foto: Archivo del Autor.



Escalafón de Conductores Motoristas, pertenecientes al Cuerpo General.

Foto: Sitio Web Militariarg.com.

PROMOCIONES DE SUBOFICIALES DE AERONÁUTICA

Por Resolución del 30 de septiembre de 1944 se promovió a Suboficial Mayor a los siguientes Suboficiales Principales de Aeronáutica, los primeros en alcanzar dicha jerarquía antes de su independencia.



Suboficiales Principales Pilotos Militares Eduardo CAPUTTI; Julio Armando ARRIETA y Jerónimo MORETTI. Los tres recibieron su brevet el día 3 de enero de 1933.

Fotos: Archivo del Autor.



Suboficial Principal Piloto Militar Hernán Fabio Giménez. Recibió su brevet el día 14 de Diciembre de 1933



Suboficial Principal Mecánico de Avión Valentín Grando. Ascendido a Sargento Asimilado (Especialista en Aviones de 2º) el 1º de noviembre de 1931.

Fotos: Archivo del Autor.

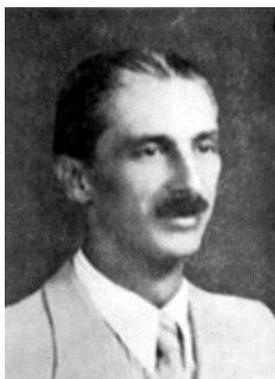


Suboficial Principal de Caballería Benjamín Pío Agustín COSTA. Egresado con la Jerarquía de Cabo en el mes de diciembre de 1924.



Suboficial Principal Piloto Militar Ernesto Raúl ANDERSEN. Recibió su brevet el día 16 de diciembre de 1933.

Fotos: Archivo del Autor.



Suboficial Principal Especialista en Aviación **Secundino Z. Fuertes**. Figura descollante en las esferas técnicas de la aviación militar, ingresó al Ejército como Soldado Voluntario (Aprendiz Motorista) en la EAM. Logró la Jerarquía de Cabo y luego contratado como Personal Civil. En 1939 pasa a revistar como Suboficial Especialista en Aviación asimilado a Sargento 1°.



Suboficial Principal Mecánico de Avión **Miguel Casado**. Ingresó al Ejército como Aprendiz Motorista durante el año 1924.

Fotos: Archivo del Autor.

EXCLUSIÓN DE SUBOFICIALES DEL ESCALAFÓN DEL EJÉRCITO E INCLUSIÓN EN LOS CUADROS DE LA AERONÁUTICA MILITAR

Por Decreto 31946/44 de fecha 28 de noviembre de 1944 se procedió a la exclusión e inclusión del personal de Suboficiales combatientes y de los cuerpos auxiliares que prestaban servicios en la Aeronáutica Militar, tales como: Suboficiales de Aviación. Motoristas, de Administración, Oficinistas, de Banda, Artesanos y Maestranzas (armeros, carpinteros, talabarteros, electricistas, sastres, cocineros y personal de sanidad)¹¹⁵.

Se podría considerar a todo este personal, como fundadores de la Aeronáutica Militar independiente.

Vale recordar que la República Argentina había roto relaciones con Alemania y Japón, el 26 de enero de 1944, la segunda guerra mundial ya se peleaba en suelo europeo, luego del desembarco aliado en Normandía, pueblo por pueblo, ciudad por ciudad. El 12 de noviembre Bombarderos Lancaster de la RAF (fuerza aérea británica) hundieron el acorazado alemán Tirpitz en un fiordo al norte de Noruega tras ser alcanzado por bombas "Tallboy". Menos de un centenar de marineros han salvado la vida tras el hundimiento.

Mientras las relaciones de Argentina con Estados Unidos pasaban por momentos de incertidumbre y rispideces, los hombres de la Aeronáutica esperaban el fin del año 1944 ansiosos de nuevas novedades sobre su futuro. El sueño del Coronel Enrique Mosconi, del Teniente Coronel Ángel María Zuloaga, de los Coroneles Pedro Zanni y Antonio Parodi, entre tantos, de ver a una Fuerza Aérea independiente, estaba a punto de cumplirse, en pocos días más. Los Suboficiales fueron testigos partícipes de ello.

¹¹⁵ DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS. 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. Comodoros VELEZ, Oscar Gregorio y QUELLET, Ricardo Luis. Año 2000. Pág. 244.

RESUMEN CAPÍTULO III

Desde aquel lejano 17 de octubre de 1908, fecha en la cual se extravió para siempre el globo “Pampero”, llevando como ocasional pasajero al Sargento del Ejército Nacional Eduardo José Romero junto a Eduardo Newbery, los Clases y Suboficiales han sido testigos y protagonistas fundamentales en la evolución de nuestra aviación militar.

Con la creación de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar, hecho ocurrido el 10 de agosto de 1912, se daba inicio a una nueva profesión o carrera dentro del Ejército. La “volación” era vista como una actividad riesgosa, pero a la vez desafiante, reservada solo para los “sportman” adinerados. Sin embargo, no fueron pocos los “Clases” que decidieron incursionar en ella, aun a costa de perder su jerarquía y comenzar “de cero”.

El Palomar irradiaba algo mágico. Pertenecer a ese minúsculo grupo de “locos del aire” era formar parte de elegidos. No cualquiera ostentaba el color blanco distintivo de aviación junto con el volante alado.

El Sargento 1º Francisco Sánchez inició el camino para los Clases Conductores de Avión, luego Pilotos Militares, quienes tuvieron a su cargo la responsabilidad de formar a cientos de aviadores militares y civiles. También se desempeñaron eficientemente como Pilotos de Prueba, de Caza, de Transporte.

Pero para que un avión vuele, necesita contar con especialistas de mantenimiento y así fueron surgiendo nuevas profesiones o especialidades. Los mecánicos (motoristas) fueron formados primariamente en los talleres de El Palomar, bajo la tutela de Profesores que se convertirían en figuras relevantes de la historia de la aviación argentina, como los Ingenieros Edmundo Lucius y Ambrosio Taravella.

La “Gran Guerra Europea” demostró la utilidad del avión como arma aérea, y a la vez, el nacimiento de las tradiciones aeronáuticas. El trabajo en equipo era fundamental para el éxito de la misión. Piloto y Mecánico se convertirían en inseparables.

Todas estas enseñanzas se fueron convirtiendo en mandatarias, incrementadas con la llegada a nuestro país de las misiones aéreas extranjeras (italiana y francesa). Nuestros hombres sabían que estaban sembrando futuro, a costa de muchas penurias y sacrificio.

Hombres como Mosconi, Parodi, Zuloaga confiaron plenamente en los Suboficiales, incluso luchando contra los mandos del Ejército, quienes consideraban a la aviación como algo secundario y sin el mismo valor que se les daba a las otras armas; incluso para las condiciones de ascenso, relegando a unas pocas vacantes a los Sargentos del aire.

La incorporación de nuevos aviones y la creación de unidades (Bases Aéreas) fueron afianzando el proceso de expansión. Esto trajo como consecuencia la necesidad de la incorporación de más personal especialista.

La Escuela de Mecánica del Ejército se convirtió en la proveedora del mismo (desde 1924) mientras que la Escuela de Suboficiales “Sargento Cabral” lo hacía con el resto, incluso con los postulantes a los cursos de Piloto Militar, que se dictaban en la Escuela de Aviación Militar.

Hemos visto también el nacimiento de especialidades como la fotografía aérea de la mano de Juan Guidi; de la enfermería aeronáutica, con Antonio Carini contándonos como era la vida de un enfermero en El Palomar durante los primeros años de actividad, pero también de otras que se iban sumando de acuerdo a las complejidades de aeronaves y sus operaciones en tierra, como el Servicio de Contra Incendio, de Iluminación, de Pista, los llamados “Servicios Auxiliares” sin olvidarnos de las Comunicaciones, comenzando con los Radiotelegrafistas.

Las Tropas de Aeronáutica fueron semillero de futuros Suboficiales, al igual que el personal de Maestranza, base del personal técnico que sería asimilado de acuerdo a sus capacidades con jerarquía militar.

Sin embargo, los Suboficiales aeronáuticos seguían perteneciendo al Ejército, y regidos por los reglamentos del mismo, y como ya hemos dicho, no siempre favorecidos.

La situación comenzaría a cambiar en el año 1935, cuando es tratada en el Congreso Nacional la Ley para el personal de aeronáutica militar y de aviación naval...puesta en vigencia para los Suboficiales de la primera a partir de 1940.

La vestimenta ocupa un lugar importante en este trabajo. Los diferentes modelos de uniformes, insignias y brevets son tratados con fotos e ilustraciones junto con la creación de nuevos Grados en la escala jerárquica y escalafones. También reseñas sobre los aviones que se fueron incorporando a lo largo de los años, permitiendo conocer las “monturas” de los Suboficiales Pilotos y en donde empleaban sus conocimientos los demás especialistas. Todos al servicio del vuelo.

La Fuerza Aérea Argentina ya era una realidad, que necesitaba independencia como ya lo habían hecho otras en el mundo. Con la creación del Comando en Jefe de Aeronáutica, en febrero de 1944, se comenzaba a hacer realidad tan ansiado objetivo. El mundo estaba en guerra nuevamente desde 1939, y esta iba transmitiendo enseñanzas. El uso de tropas aerotransportadas fue una de ellas, y nuestro país tomó nota. Tímidamente y con pocos recursos disponibles, se creó la Escuela de tropas Aerotransportadas (ETA), formando a los primeros paracaidistas militares nacionales. Si bien no considerada una especialidad aeronáutica, estando en estrecha colaboración, fue una de las primeras en pasar a la Fuerza Aérea Argentina a partir de 1945.

Lo mismo ocurrió con la artillería antiaérea, aunque si incorporada como especialidad en 1944. Para el Cuadro de Suboficiales de Aeronáutica la creación de la Escuela de Especialidades en Córdoba fue un hecho de suma trascendencia, sin embargo, la Escuela de Pilotos Militares creada especialmente para los Suboficiales de esa especialidad desde el año 1942, dejaría de funcionar. No habría más Suboficiales Pilotos Militares.

Mientras el mundo presenciaba lo que ocurría en los teatros de operaciones de Europa y el Pacífico, en nuestro país la creación de la Secretaría de Aeronáutica estaba pronta a darse, y con ello, los Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina tendrían un nuevo nacimiento... Un Nuevo Génesis.



AGRADECIMIENTOS

*“El agradecimiento es la memoria del corazón”
Lao Tsé.*

Muchas fueron las personas que colaboraron para que este trabajo sobre el nacimiento del Cuadro de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina sea una realidad.

En primer lugar, mi más sincero agradecimiento al Licenciado Aldo D. Campos, quien desinteresadamente se prestó a darle forma a mis escritos, diseñando y editando esta publicación, colaborando con sus diseños y convirtiendo su formato para que el mismo pueda ser leído y descargado por quien así lo desee.

Al Señor Jerónimo F. Naranjo García (España) cuyo libro “Los Suboficiales del Ejército del Aire, con los pies en la tierra y la mirada en el cielo 1939-1999”, sirvió como inspiración para este trabajo.

Al Señor Eduardo Amores Oliver, Personal Civil de la Fuerza Aérea Argentina con destino en la Dirección de Estudios Históricos de la citada Institución, por el material fotográfico y consejos.

Al Señor Fernando Benedetto, Historiador e Investigador Aeronáutico, por la cesión de fotografías y consejos.

Al Señor Claudio Meunier Reus, Historiador e Investigador Aeronáutico, por la cesión de fotografías y consejos.

Al Señor Coronel (Aviación de Ejército Argentino) Don Luis Ángel Bennardi, por sus consejos y por su Amistad.

Al Señor Suboficial Principal FAA (Mecánico de Sistemas) Julio “Pampa” Olmedo, por su aliento constante para la realización de este trabajo.

Al Señor Suboficial Principal (Aviación Naval) Lorenzo Borri, por la cesión de fotos y documentación.

Al Suboficial Ayudante Mauricio Suarez del Museo Nacional de Aeronáutica, por su apoyo.

Al Cabo Principal (Meteorologista) Marcelo Castañeda, perteneciente a la I Brigada Aérea de El Palomar, por el material cedido y consejos.

Al Cabo (Radar) Ariel Detomassi, por su apoyo.

Al Aspirante de Primer Año de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Emiliano Olmedo, a quien espero pueda servirle la historia del cuadro al cual va a pertenecer.

Al Señor Eduardo Carlicci, por la cesión de uso de fotografías.

Al Señor Norberto Traub del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, por la cesión de fotografías.

Al Señor Gustavo Narvaez de la Administración Nacional de Aviación Civil, por su tiempo y consejos.

Al Suboficial Mayor (R) Hugo Racca, también por su tiempo y consejos.

Y a todos aquellos que de una u otra manera colaboraron de distintas formas...
¡GRACIAS!

Suboficial Mayor (R) Walter Marcelo Bentancor

GÉNESIS DEL
CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

ANEXOS



GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
SUBOFICIAL MAYOR (R) WALTER MARCELO BENTANCOR

PRECURSORES DE LA AERONÁUTICA ARGENTINA



Sentados de Izquierda a derecha: Cabo 1° Eusebio D. Geuna, Sargento 1° Juan A. Morriz, Cabo 1° Ramón Calderón. Fila central: Cabo 1° Enrique Schneider, Cabo 1° Víctor A. Raineri, Cabo 1° José Fernández Arcay, Cabo 1° José Honorio Rodríguez, Cabo 1° Ramón E. Gómez, Cabo 1° Manuel R. Duarte. Última fila: Cabo 1° Emilio Esquivel, Cabo 1° Salvador Gaudioso Molina, Cabo 1° Juan A. Farías y Cabo 1° Domingo J. Ruiz Díaz.

Foto: "AEROVIVENCIAS" Boletín Histórico Aeronáutico. Círculo de Suboficiales F.A.A.

SERVICIO AERONÁUTICO DEL EJÉRCITO. SUBOFICIALES PERTENECIENTES AL CURSO DE AVIACIÓN ENTRE LOS AÑOS 1920-1922¹¹⁶.

En total se entregaron 272 títulos de Precursores, correspondiendo 138 a personal civil, 70 al personal militar superior y 64 a personal militar subalterno.

A continuación, el detalle de cada uno de los títulos, por motivo y por abecedario los receptores de tal mención.

LEY 18559/70 - ARTÍCULO 1° - INCISO 2°

Fue merecedor de este título el personal militar y civil que, con su acción tesonera y su fe en el porvenir de la aviación, volando en alguna de las primeras máquinas del mundo, en una época en que eran mínimas las condiciones de seguridad que ofrecían las técnicas y el conocimiento del medio aéreo, originaron el interés nacional por esta actividad y cuyos méritos ya han sido reconocidos públicamente.

- a) *Personal Militar (17 oficiales y un suboficial)*

¹¹⁶ "AEROVIVENCIAS" Boletín Histórico Aeronáutico. Círculo de Suboficiales F.A.A

- D. ALDERETE, Ramón. Sargento Ayudante.

LEY 18559/70 - ARTÍCULO 1º - INCISO 3º

Se otorgó el título a las personas que, con su iniciativa, generosidad y acción, crearon y constituyeron en sus inicios el Aero Club Argentino y la Escuela de Aviación Militar, instituciones madres de lo que es hoy la Aeronáutica Argentina.

- a) *Alumnos del Primer Curso de la Escuela de Aviación Militar (5 oficiales y un suboficial).*

- D. SANCHEZ, Francisco. Sargento.

LEY 18559/70 - ARTÍCULO 1º - INCISO 4º

Título otorgado a quien contribuyó con su esfuerzo a consolidar o impulsar la entonces incipiente Aeronáutica Nacional mediante su actuación como alumno, aviador o piloto de globo o como personal técnico que posibilitó la operación aérea y realizó además tareas de a bordo, participando de los mismos riesgos derivados de la actividad de vuelo.

- a) *Personal Militar: Aviador militar, Piloto militar, Observador militar, Piloto aviador, Alumno, Conductor de avión o Piloto de globo: (41 oficiales, 28 suboficiales). Personal Militar Técnico (34 títulos).*

1. D. ALBORNOZ, Angel C. Sargento Primero.
2. D. BARRUFALDI, Luis. Sargento Primero.
3. D. CALDERON, Ramón. Sargento Ayudante.
4. D. CARRIZO, Juan Alberto. Sargento Ayudante.
5. D. DUARTE, Raimundo Manuel. Suboficial Mayor.
6. D. ESQUIVEL, Emilio José. Suboficial Auxiliar.
7. D. FARIAS, Juan A. Sargento.
8. D. FERNANDEZ ARCAJ, José M. Suboficial Mayor.
9. D. FERNANDEZ, Liborio. Sargento Ayudante.
10. D. FERRARI, Dante. Sargento Ayudante.
11. D. GAUDIOSO MOLINA, Salvador. Suboficial Mayor.
12. D. GEUNA, Eusebio Demetrio. Suboficial Auxiliar.
13. D. GOGGI, Crisóstomo Juan. Sargento Primero.
14. D. GOMEZ, Ramón E. Sargento Primero.
15. D. GOMEZ, Segundo. Sargento Primero.
16. D. JALIL, Abraham, Sargento.
17. D. MENDEZ, Pedro. Sargento Ayudante.
18. D. MORRIS, Juan Antonio. Sargento Ayudante.
19. D. OLMOS, José Atilio. Suboficial Mayor.
20. D. OYARZABAL PONCE, Pedro. Cabo Primero.

21. D. RANIERI, Víctor Alfredo. Cabo Principal.
22. D. RODRIGUEZ, José Honorio. Suboficial Mayor.
23. D. ROMERO, Eduardo. Sargento.
24. D. ROMERO, Luis Tomás. Sargento.
25. D. RUIZ DIAZ, Domingo. Cabo Primero.
26. D. SABATO, José Angel. Sargento.
27. D. SCHNEIDER, Enrique. Cabo Principal.
28. D. SCIANJA, Próspero. Suboficial Ayudante.

b) Personal Militar Técnico (34 títulos).

1. D. ADAMOLI, Leopoldo Bautista. Cabo Principal.
2. D. ALBE, Carlos. Sargento Ayudante.
3. D. ARAGON, Juan Antonio. Suboficial Auxiliar.
4. D. BRAVO, Evaristo. Suboficial Auxiliar.
5. D. CAJIGAO, Matías. Suboficial Ayudante.
6. D. CARINI, Antonio. Suboficial Ayudante.
7. D. CARLICCI, Pedro. Suboficial Auxiliar.
8. D. DE BLASI, Pedro. Suboficial Ayudante.
9. D. DIAZ, Ezequiel. Suboficial Ayudante.
10. D. DONVITO, Humberto. Sargento.
11. D. DUSSI, Aquiles Roberto. Sargento Primero.
12. D. ENTRENA, Fernando Victoriano. Suboficial Ayudante.
13. D. FUERTES, Secundino Zeo. Suboficial Mayor.
14. D. GALINDO, Francisco Raúl. Suboficial Ayudante.
15. D. GERMANO, Santiago. Suboficial Auxiliar.
16. D. GIANERA, Guillermo. Suboficial Ayudante.
17. D. GIMENEZ, Antonio. Suboficial Ayudante.
18. D. GRISOLIA, Miguel. Suboficial Auxiliar.
19. D. JUJERA, Oscar Javier. Cabo Principal.
20. D. LARROQUE, Carlos. Suboficial Auxiliar.
21. D. LOBIANCO, Rosario. Suboficial Ayudante.
22. D. MORETTI, Domingo. Sargento Primero.
23. D. ORTIZ, José. Suboficial Auxiliar.
24. D. ORTUZAR, Adolfo Serafín. Suboficial Mayor.
25. D. OTERO, Antonio. Suboficial Auxiliar.
26. D. OTTEMBACHER, Ernesto. Suboficial Ayudante.

27. D. PEREZ, Julio Domingo. Sargento.
28. D. PINO, Tomás Toribio. Suboficial Ayudante.
29. D. PIÑERO, Juan José. Suboficial Auxiliar.
30. D. RADICE, Pedro Pablo. Suboficial Ayudante.
31. D. RAVIZZOLI, Domingo. Sargento.
32. D. TROPEA, Domingo María Camilo. Suboficial Ayudante.
33. D. VALENTINI, Juan Jaime Fortunato. Sargento Primero.
34. D. VOLPI, Mario Angel. Sargento Ayudante.



**PRECURSORES DE LA AERONAUTICA ARGENTINA
PERSONAL MILITAR SUBALTERNO
(POR ORDEN ALFABÉTICO)**

APELLIDO Y NOMBRES	GRADO	APELLIDO Y NOMBRES	GRADO
ADAMOLI, Leopoldo Bautista.	Cabo Principal	GOMEZ, Segundo.	Sargento Primero
ALBE, Carlos.	Sargento Ayudante	GRISOLIA, Miguel.	Suboficial Auxiliar
ALBORNOZ, Angel C.	Sargento Primero	JALIL, Abraham,	Sargento
ALDERETE, Ramón.	Sargento Ayudante	JUJERA, Oscar Javier.	Cabo Principal
ARAGON, Juan Antonio.	Suboficial Auxiliar	LARROQUE, Carlos.	Suboficial Auxiliar
BARRUFALDI, Luis.	Sargento Primero	LOBIANCO, Rosario.	Suboficial Ayudante
BRAVO, Evaristo.	Suboficial Auxiliar	MENDEZ, Pedro.	Sargento Ayudante
CAJIGAO, Matías.	Suboficial Ayudante	MORETTI, Domingo.	Sargento Primero
CALDERON, Ramón.	Sargento Ayudante	MORRIS, Juan Antonio.	Sargento Ayudante
CARINI, Antonio.	Suboficial Ayudante	OLMOS, José Atilio.	Suboficial Mayor
CARLICCI, Pedro.	Suboficial Auxiliar	ORTIZ, José.	Suboficial Auxiliar
CARRIZO, Juan Alberto.	Sargento Ayudante	ORTUZAR, Adolfo Serafin.	Suboficial Mayor
DE BLASI, Pedro.	Suboficial Ayudante	OTERO, Antonio.	Suboficial Auxiliar
DIAZ, Ezequiel.	Suboficial Ayudante	OTTEMBACHER, Ernesto.	Suboficial Ayudante
DONVITO, Humberto.	Sargento	OYARZABAL PONCE, Pedro.	Cabo Primero
DUARTE, Raimundo Manuel.	Suboficial Mayor	PEREZ, Julio Domingo.	Sargento
DUSSI, Aquiles Roberto.	Sargento Primero	PINO, Tomás Toribio.	Suboficial Ayudante
ENTRENA, Fernando Victoriano.	Suboficial Ayudante	PIÑERO, Juan José.	Suboficial Auxiliar
ESQUIVEL, Emilio José.	Suboficial Auxiliar	RADICE, Pedro Pablo.	Suboficial Ayudante
FARIAS, Juan A.	Sargento	RANIERI, Víctor Alfredo.	Cabo Principal
FERNANDEZ ARCAJ, José M.	Suboficial Mayor	RAVIZZOLI, Domingo.	Sargento
FERNANDEZ, Liborio.	Sargento Ayudante	RODRIGUEZ, José Honorio.	Suboficial Mayor
FERRARI, Dante.	Sargento Ayudante	ROMERO, Eduardo.	Sargento
FUERTES, Secundino Zeo.	Suboficial Mayor	ROMERO, Luis Tomás.	Sargento
GALINDO, Francisco Raúl.	Suboficial Ayudante	RUIZ DIAZ, Domingo.	Cabo Primero
GAUDIOSO MOLINA, Salvador.	Suboficial Mayor	SABATO, José Angel.	Sargento
GERMANO, Santiago.	Suboficial Auxiliar	SANCHEZ, Francisco.	Sargento
GEUNA, Eusebio Demetrio.	Suboficial Auxiliar	SCHNEIDER, Enrique.	Cabo Principal
GIANERA, Guillermo.	Suboficial Ayudante	SCIANKA, Próspero.	Suboficial Ayudante
GIMENEZ, Antonio.	Suboficial Ayudante	TROPEA, Domingo María Camilo.	Suboficial Ayudante
GOGGI, Crisóstomo Juan.	Sargento Primero	VALENTINI, Juan Jaime Fortunato.	Sargento Primero
GOMEZ, Ramón E.	Sargento Primero	VOLPI, Mario Angel.	Sargento Ayudante

MARTIROLOGIO



HONOR A LOS CAIDOS SUBOFICIALES PILOTOS MILITARES CAIDOS EN ACTOS DEL SERVICIO

Sargento	Abraham Jalil	27 de Noviembre de 1914	Farman
Sargento	Ángel Albornoz	26 de Diciembre de 1917	Bleriot XI
Sargento	Segundo Gómez	30 de Septiembre de 1920	Avro Gosport
Cabo 1°	Domingo Ruiz Díaz	20 de Julio de 1921	Avro Gosport
Sargento 1°	Luis Barrufaldi	10 de Octubre de 1921	Spad XIII
Sargento	Dionisio Toledo	24 de Diciembre de 1923	Bristol
Sargento	Prudencio Valdez	16 de Junio de 1925	Curtiss 10
Cabo 1°	Reinaldo Zanetti	3 de Julio de 1925	Curtiss 8
Sargento	Pascual Valleró	17 de Octubre de 1925	Curtiss 1
Sargento	Ramón Gómez	27 de Noviembre de 1926	S.V.A. 9
Sargento	Pedro Argüello	13 de Abril de 1928	Breguet 20
Sargento	Vicente A. Loiza	13 de Abril de 1928	Breguet 20
Sargento 1°	Claudio Vargas	22 de Julio de 1931	Bristol 35
Sargento 1°	Ascencio Garraza	22 de Julio de 1931	Bristol 35
Sargento 1°	Juan Alberto Díaz	23 de Abril de 1932	Avro 38
Cabo 1°	Norberto Rottjer	28 de Marzo de 1934	Dewoitine
Suboficial Principal	Filemon Garnica	20 de Agosto de 1934	Breguet 8
Sargento	Valentín Corvalán	17 de Octubre de 1934	Dewoitine
Cabo 1°	Mario Cattaneo	2 de Abril de 1935	Breguet 9
Sargento	Severino Casas	11 de Junio de 1935	Dewoitine
Sargento	Abraham Abdon	11 de Junio de 1935	Dewoitine
Sargento Ayudante	Antonio Irigoyen	18 de Octubre de 1935	Ae.M.Oe-25
Sargento	Rogelio Iramain	18 de Octubre de 1935	Ae.M.Oe-25
Cabo	Isidoro Brandalise	6 de Junio de 1936	Ae.M.E.-7
Sargento 1°	Alberto Valdez	2 de Agosto de 1936	Ae.C3-10
Sargento	Pablo Bolo	14 de Enero de 1937	Ae.M.Oe-11
Sargento 1°	Francisco Vallejos	9 de Julio de 1937	Ae.M.Oe-16
Sargento 1°	Miguel Mantulak	14 de Junio de 1938	Ae.M.Oe.-41
Sargento Ayudante	Martín Mondragón	17 de Agosto de 1938	FW-44J-29
Sargento	Julio Capuche	24 de Febrero de 1939	Dewoitine
Sargento	Victoriano Singer	25 de Agosto de 1939	NA-8A2-402
Cabo	Carlos Vicente Salas	3 de Noviembre de 1939	Ae.M.Oe.-40
Cabo	Nicolás Nuzzolese	15 de Noviembre de 1939	NA-16-323
Sargento Ayudante	Roberto Arzano	8 de Julio de 1941	NA-16-308
Sargento	Salvador Placenti	15 de Septiembre de 1941	C.H. 75-624
Suboficial Principal	Pedro Salinero	12 de Junio de 1942	NA-16-303
Sargento	Juan Pastorino	4 de agosto de 1942	NA-16-304
Cabo Alumno	Carlos Bendayan	4 de agosto de 1942	NA-16-304

GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
 SUBOFICIAL MAYOR (R) WALTER MARCELO BENTANCOR

Sargento Ayudante	Pedro Sabat	12 de Septiembre de 1942	C.H. 75-623
Suboficial Principal	Oswaldo Tejada	24 de Noviembre de 1942	NA-16-306
Cabo Alumno	Ricardo Alonso	24 de Noviembre de 1942	NA-16-306
Cabo Alumno	Domingo Festini	23 de Octubre de 1943	Ae.M.Oe-23
Cabo Alumno	Pascual Rughini	25 de Noviembre de 1943	NA-16-325
Cabo Alumno	Estanislao Fuentes	25 de Noviembre de 1943	NA-16-325
Sargento	Anuar Chaer	28 de Junio de 1944	Ae. M.Oe-43
Sargento	Riera, Aldo	6 de Marzo de 1945	FW-44J-148
Cabo	Galli, Adalgiso	6 de Marzo de 1945	FW-44J-148
Cabo Mayor	Dante Carnevali	10 de Marzo de 1945	Ae.M.Oe-33
Suboficial Auxiliar	Enrique Purdie	21 de Marzo de 1945	Ae.M.Oe-47
Cabo Mayor	Armando Pitamella	6 de Julio de 1945	Ae.M.Oe.-26
Suboficial Auxiliar	Alejandro Torales	20 de Noviembre de 1945	Bellanca

FUENTE: DIRECCION DE ESTUDIOS HISTORICOS DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA
 APORTE DE INFORMACION : SR. HERNAN TEJEDA



BIBLIOGRAFÍA

HISTORIA AERONÁUTICA

- Boletín de la Dirección de Estudios Históricos (BDEH) Fuerza Aérea Argentina.
- Colección Anuario Guía de la Aeronáutica.
- Colección Biblioteca Aeronáutica. Anuarios. Editorial Argentina "Aviación".
- Colección Boletines Confidenciales. Ejército Argentino.
- Colección Boletines Militares 1ra Parte. Ejército Argentino.
- Colección Boletines Militares 2da Parte. Ejército Argentino.
- Colección de Boletines Aeronáuticos Confidenciales. Fuerza Aérea Argentina.
- Colección de Boletines Aeronáuticos Públicos. Fuerza Aérea Argentina.
- Colección de Boletines Aeronáuticos Reservados. Fuerza Aérea Argentina.
- Colección de Boletines del Aero Club Argentino.
- Colección de Boletines Históricos Aeronáuticos. Círculo de Suboficiales de la Fuerza Aérea.
- Colección de Boletines Públicos. Ejército Argentino.
- Colección de Boletines Reservados. Ejército Argentino.
- Colección de Boletines Técnicos. Dirección del Material Aeronáutico del Ejército.
- Colección Revista "Aero".
- Colección Revista "Aeronave".
- Colección Revista "Aviación".
- Colección Revista "Caras y Caretas".
- Colección Revista "Revista Nacional de Aeronáutica".
- Ejército Argentino-Cómo Ingresar en la Aeronáutica Militar-
- Memoria Anual 1927 y 1928 del Grupo N° 1 de Observación
- Memoria Anual 1931 y 1934 de la BAM El Palomar.
- Memoria Anual 1934 de la BAM "General Urquiza".
- Memorias Anuales de la Dirección General de Aeronáutica.
- Memorias Anuales de la Escuela Militar de Aviación (EMA) "El Palomar".
- Memorias Anuales del Servicio Aeronáutico del Ejército.
- Memorias Anuales Escuela de Aviación Militar "Córdoba"
- Órdenes del Día Públicas y Reservadas.
- Programa de Estudio y Vuelo I y II Curso. Escuela Militar de Aviación 1936.

- Reglamento Interno de la Escuela de Militar de Aviación (R.I.E.M.A.) Buenos Aires, 1934.
- Tripulantes Pilotos en el Ejército Argentino 1912-2012. Dirección de Aviación de Ejército.

PUBLICACIONES DE AUTOR

- **AMORES OLIVER, Eduardo J.** Guía de aeronaves 1912-2015. Historia de la Fuerza Aérea Argentina. Buenos Aires-Fuerza Aérea Argentina. Dirección de Estudios Históricos. 2016.
- **ARANDA DURAÑONA, Oscar L.** El Murciélago. La verdadera Historia de un Aviador, Brigadier General Don Antonio Parodi. Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Colección de Historia Aeroespacial. 2004.
- **ARGUINDEGUI, Pablo E.** Historia de la Aviación Naval Argentina. Tomo I. Departamento de Estudios Históricos Navales. Instituto Aeronaval. Buenos Aires, 1981.
- **ARTICO, Dante L.** Yo, Piloto. 1era Edición. Córdoba, 2005.
- **BALDINI, Atilio L.** Crónica de accidentes aéreos en la Cordillera de los Andes de Mendoza 1914-1967 en Segundo Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial, Santiago de Chile. 1996. Págs. 203/249.
- **BELLOMO, Sergio y otros.** Curtiss Hawk "Fuerza Aérea Argentina" N° 5, Bahía Blanca, Jorge Nuñez Padín editor, julio 1999.
- **BENEDETTO, Fernando C.** Curtiss III, IV & H75-0 Hawk en Argentina N° 5, Bahía Blanca, Jorge Nuñez Padín editor, noviembre 2010.
- **BENEDETTO, Fernando C. y NUÑEZ PADÍN, Jorge F.** Martin 139 WAA & WAN en Argentina, Bahía Blanca, Jorge Nuñez Padín editor, febrero 2007.
- **BENNARDI, Luis Ángel. (Cnel.).** "El Método Gosport y el AVRO 504". 1er. Congreso de Historia Aeronáutica Argentina. Buenos Aires, 2010.
- **BENTANCOR, Walter Marcelo.** Sargento 1° Luis Barrufaldi. Precursor de la Aeronáutica Argentina. II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina. Dirección de Estudios Históricos. Fuerza Aérea Argentina. 2012.
- **BIEDMA RECALDE, Antonio.** Efemérides. Colección Biblioteca Aeronáutica. Editorial Argentina "Aviación".
- **BIEDMA RECALDE, Antonio.** Diccionario Biográfico. Colección Biblioteca Aeronáutica. Editorial Argentina "Aviación".
- **BIEDMA RECALDE, Antonio.** "El reinado de los Breguet XIX" en Revista Nacional de Aeronáutica, Año XVII, N° 182, mayo 1957, pp. 58/57.
- **BONVISSUTO, Vicente y CASTELLI, Roberto C.** Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso 1875-1914. Primera Edición. Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas. Buenos Aires, 1988.
- **BONVISSUTO, Vicente.** "Germanó. El Hombre que, inexplicablemente no nació pájaro" Primera Edición. Círculo de Suboficiales de Aeronáutica. Año 1974.

- **CICALESSI, Juan C. y RIVAS, Santiago.** Junkers F-13/W34/K43/JU 52 en Argentina N° 3, Bahía Blanca, Jorge Nuñez Padín Editor, junio 2009.
- **CRESPO, Jorge B.** El Problema de la Aeronáutica en el País (cómo factor Económico y de Defensa Nacional). Biblioteca del Oficial. Buenos Aires, 1924.
- **Defensa y Seguridad Mercosur.** Escuela de Pilotos Militares. Formación de Suboficiales Pilotos Militares durante 1943 y 1944. N° 94, 2018, págs. 52-61.
- **Dirección de Publicaciones.** Colección Aeroespacial Argentina. Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina, Tomo Primero. Volumen I, 1969.
- **Dirección de Publicaciones.** Colección Aeroespacial Argentina. Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina, Tomo Segundo. Volumen I, 1969.
- **HALBRITTER, Francisco.** Historia de la Industria Aeronáutica Argentina. Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, "Colección de Historia Aeroespacial". Tomo I, noviembre 2004.
- **HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA.** Aviación de Bombardeo y Ataque 1912-1982. Tomo V. Dirección de Estudios Históricos, 2011.
- **HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA.** La Aviación de Caza 1912-1982. Tomo IV. Asociación de Pilotos de Caza. Dirección de Estudios Históricos, 2005.
- **HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA.** Tomo II. Historia del Transporte Aéreo Militar (Desde sus orígenes hasta 1949). Dirección de Estudios Históricos, 1997.
- **INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA JORGE NEWBERY.** Enrique Mosconi (1877-1943) propulsor de la Aeronáutica. Buenos Aires, 1977.
- **LALÍN, Carlos Alberto.** "Santiago Germano" en Anuario 2002 Instituto Nacional Newberiano, 2002. Págs. 78/87.
- **LIRONI, Julio V.** Génesis de la Aviación Argentina 1910-1915 inclusive, su historia y sus hombres. Edición 1971.

La Aerostación Argentina y sus Precursores. Buenos Aires, 1958.

Misiones Aeronáuticas Extranjeras 1919-1924. Beneficios y Consecuencias de su Proceso, en la Evolución de la Aviación Militar y Civil en nuestro País. Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery. Buenos Aires, 1980.
- **MARTIN, Eloy y RODRIGUEZ, Oscar.** La Aviación en el Ejército Argentino. Crónica histórica y Catálogo 1867-1991. Buenos Aires, 1991.
- **MARTIN, Eloy.** La Aviación de Ejército y la Aerofotografía. SS&CC Ediciones, 1989.
- **MARTINEZ, Abel Federico y LARGHI, Humberto.** Historia del Transporte Aéreo Militar desde sus orígenes hasta 1949. "Historia de la Fuerza Aérea Argentina". Tomo II. Dirección de Estudios Históricos de la FAA. Buenos Aires, 1997.

- **MENDEZ MASCIA, Alberto y BERARDI, Aldo Jorge.** La Quinta “Los Ombúes” y los vuelos en globo a comienzos del Siglo XX. Instituto Nacional Newberiano. Buenos Aires, 2005.
- **MOSCONI, Enrique. (Gral. Div. Ing).** Creación de la 5ª Arma y las Rutas Aéreas Argentinas. Buenos Aires, Argentina, 1941.
- **NUÑEZ PADÍN, Jorge F.** “Serie Fuerza Aérea Argentina” N° 8, Northrop 8 A-2, Bahía Blanca, 2003.
- **OLMEDO, Ricardo P. (Brig. My. (R)).** Testimonios Aeronáuticos. Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Colección de Historia Aeroespacial. Dirección de Estudios Históricos, 2003.
- **PALAZZI, Rubén Oscar (Brig.).** Escuela de Aviación Militar. Génesis de la Fuerza Aérea Argentina, Córdoba, 1995.

La aventura de volar. Anécdotas, vuelos memorables y cronología histórica de la aviación de transporte 1927-2002. Buenos Aires. Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, 2003.
- **PAVLOVIC, Gabriel y RACZYNSKI, Esteban.** Focke-Wulf 44J en Argentina. Castelar, 2018.
- **POCKORNY, F. G.** Albores de la Aeronáutica. Precursores, Beneméritos, Benefactores. Buenos Aires, 1997.
- **RODRIGUEZ, Augusto G. (Cnel.)**. Reseña Histórica del Ejército Argentino (1862-1930). Secretaria de Guerra. Dirección de Estudios Históricos. Año I, Núm. I. Buenos Aires, 1964.
- **SALLENAVE, Martín.** Diálogos con el Brigadier. Printers Impresores. San Luis, 2002.
- **SCHAMUN, Roberto N.** Relatos entre Nubes. Ediciones Ocruxaves. Buenos Aires, 1997.
- **SORS, Luis Santaló.** Historia de la Aeronáutica. Espasa-Calpe Argentina S.A. Buenos Aires-México, 1946.
- **TARAVELLA, Ambrosio.** Setenta años de servicios aeronáuticos. Historia ilustrada. Ediciones Culturales Argentinas. Buenos Aires, 1982.
- **TORRES, Francisco.** Fomento de la Aeronáutica Argentina. Hacia la conquista del Cielo Patrio. Biblioteca Revista “Aviación”, Buenos Aires, 1923.

Aviación, Fomento e Industrias. Bases Aeronáuticas. Buenos Aires, 1924.
- **VELEZ, Oscar Gregorio (Com.).** Historia General de la Fuerza Aérea desde los orígenes hasta 1922, “Historia de la Fuerza Aérea Argentina”. Tomo I. Dirección de Estudios Históricos de la F.A.A. Buenos Aires, 1997.
- **VELEZ, Oscar Gregorio (Com.) y QUELLET, Ricardo Luis (Com.).** Historia General de la Fuerza. Desarrollo de la Aeronáutica Militar en el Ejército desde 1923 hasta 1924. Tomo III. Dirección de Estudios Históricos de la F.A.A. Buenos Aires, 2000.
- **ZULOAGA, Ángel María.** La Victoria de las Alas, Historia de la Aviación Argentina. Buenos Aires, 2010.

FILMOGRAFÍA

- **BORCOSQUE, Carlos (Productor y Director).** "Alas de mi Patria". Argentina Sono Film. Argentina, 1939.

ARCHIVOS FOTOGRÁFICOS

- Archivo del Autor.
- Archivo General de la Nación (A.G.N.).
- Archivo Señor Claudio Meunier Reus.
- Archivo Señor Oscar Luis Rodríguez.
- Biblioteca Nacional de Aeronáutica (B.N.A.).
- Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina (D.E.H.).
- Museo Nacional de Aeronáutica (M.N.A.).

SITIOS WEB

- Aviation Française (aviafrance.com)
- Association Mémoire de Mermoz (postale.free.fr) – Boletín - octubre 2015.
- Blog de Egresados de la Escuela de Mecánica del Ejército Argentino (exmeca.blogspot.com)
- Blog de Militaría Internacional y Argentina (militariarg.com)
- Blog del Ejército Argentino (no oficial) (ejercitonacional.blogspot.com)
- Combat Ace (combatace.com)
- Eurasia 1945. Segunda Guerra Mundial (eurasia1945.com)
- Fundación Soldados (fundacionsoldados.com)
- Gaceta Aeronáutica (gacetaaeronautica.com)
- Historia y Arqueología Marítima (histarmar.com.ar)
- Maquetland. Le temple de la documentation historique (maquetland.com)
- Militaría Histórica Argentina (militariahistoricaargentina.com)
- Pinterest (ar.pinterest.com)
- The Early Birds of Aviation, Inc. (www.earlyaviators.com)
- Uniformes militares del mundo (cetomilitaria.co.uk)
- Wikimedia (es.qwe.wiki)
- Wikipedia (es.wikipedia.org)

DISEÑO GRÁFICO

- **CAMPOS, Aldo D.**, por [aldocampos](http://aldocampos.com)®.

Las fuentes consultadas figuran al pie de página o al final de cada Capítulo, al igual que las fotografías e imágenes con su crédito correspondiente.

GÉNESIS DEL CUADRO PERMANENTE DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA
SUBOFICIAL MAYOR (R) WALTER MARCELO BENTANCOR



WALTER MARCELO BENTANCOR
SUBOFICIAL MAYOR (R) - FUERZA AÉREA ARGENTINA

Walter Marcelo Bentancor nació el 19 de marzo de 1965 en la Ciudad de Buenos Aires. Desde la niñez, sintió atracción por los aviones y la historia aeronáutica, influenciado por su abuelo materno Suboficial Mayor de la Fuerza Aérea Argentina.

En febrero de 1982 se incorpora como Aspirante en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Ezeiza, egresando de dicho instituto con la jerarquía de Cabo el 16 de diciembre de 1983.

Prestó servicios en distintos destinos de la Fuerza: VIII Brigada Aérea “Mariano Moreno”; Jefatura IV Logística (S.J.E.M.G.); Instituto Nacional de Aviación Civil (I.N.A.C.); Comando de Regiones Aéreas - Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas (D.H.A.); Museo Nacional de Aeronáutica (M.N.A.); Biblioteca Nacional de Aeronáutica (B.N.A.); Dirección de Estudios Históricos (D.E.H.); alcanzando la máxima jerarquía del Cuadro, Suboficial Mayor, en diciembre del año 2015.

Ejerció su especialidad (Carga y Despacho de Aeronaves - Operador de Sistemas de Entrega Aérea) como personal adscripto a la I Brigada Aérea de El Palomar, integrando los Sistemas de Armas IA-50 “Guaraní II”; Fokker F-28 “Fellowship” y Fokker F-27 “Friendship”.

Actualmente presta servicios como Personal Docente Universitario en el Museo Nacional de Aeronáutica de Morón, Provincia de Buenos Aires.

Es autor del libro “El General de los Cazas - Adolf Galland en Argentina 1948-1955”, con tres ediciones publicadas.

Es miembro del Instituto Nacional Newberiano; Instituto Nacional Browniano; Instituto Argentino de Historia Militar; Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y de la Asociación Española de Historia Militar.

Su grupo familiar está compuesto por su Esposa, Liliana Beatriz Marengo, su hija Anabella y su perro de raza Beagle “Toby”.

"El liderazgo es el arte de influir y dirigir a las personas para que cumplan la misión"

En el origen de la actividad aérea, los Suboficiales de la Aeronáutica Argentina, reconocieron y valoraron el poder aéreo en su aplicación, que es fundamentalmente diferente y más flexible que otras formas de poder militar e instrumentos de poder nacional; brindando al servicio el más alto grado de experiencia técnica y profesional dentro de sus respectivas áreas funcionales, como auxiliares de los Oficiales, conductores de la política de Defensa.

Para ello, los Suboficiales se integraron a la actividad aérea en sus inicios, tomando la iniciativa de volar, de formarse, de entregar su vida en el camino; de perfeccionarse y ser parte importante en la evolución del Arma hacia una Fuerza Aérea moderna y activa.

Los Suboficiales comprendieron y potenciaron las competencias básicas para las que como aspirantes fueron entrenados y formados. Esto les proporcionó una comprensión mucho mayor de sus responsabilidades para ejecutar operaciones con una visión estratégica. Tuvieron un conocimiento profundo de las contribuciones de todos los servicios de la fuerza, con la perspectiva y la capacidad de pensar de forma operativa y práctica a medida que la naturaleza de las operaciones de la actividad aérea exigió su participación en el crecimiento y evolución de la misma.

Los Suboficiales fueron, pilotos primero y luego instructores y formadores de aviadores y pilotos militares. Integraron al vuelo, también, especialidades inherentes a la actividad como mecánicos y operadores de comunicaciones. Demostraron dedicación a través del trabajo duro, la lealtad y el logro de la misión, independientemente de las dificultades o adversidades.

Aun cuando no ocupan posiciones de comando, desempeñan roles de liderazgo en todos los niveles organizativos y son miembros respetados y reconocidos en los cargos que ocupan. La educación, el entrenamiento y la perspectiva de un suboficial, combinada con la experiencia técnica, los mantienen fieles a una vocación profesional que abarca un alto grado de capacitación especializada y orientada al cumplimiento de la actividad militar.

Conocido como la "columna vertebral" de la Fuerza Aérea, el Cuadro de Personal Militar Subalterno se basa en los valores centrales de la Fuerza Aérea y están vinculados a la idea de patriotismo y lealtad, demostrada ampliamente en el último conflicto armado que participó.

Creen firmemente en dejar a un lado sus propios deseos y necesidades en la búsqueda del mayor bien para sus subordinados, camaradas y líderes en defensa de la Nación.

LIC. ALDO DAVID CAMPOS

AUSPICIA



MUSEO NACIONAL DE AERONÁUTICA

ISBN 978-987-86-6544-3



9 789878 65443