



**FUERZA AÉREA ARGENTINA**

SECRETARÍA GENERAL

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS



# Boletín de la Dirección de Estudios Históricos

**BDEH 5/2015**



MINISTRO DE DEFENSA  
ING. AGUSTIN O. ROSSI

JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL  
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA  
BRIG. GRAL.VGM MARIO M. CALLEJO

SECRETARIO GENERAL  
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA  
BRIG. ALFREDO H. AMARAL

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS  
COM. VGM (R) OSCAR L. ARANDA DURAÑONA



Ministerio de Defensa  
Presidencia de la Nación

# BDEH

# 5 / 2015

## BOLETÍN DE LA DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

### Sumario

<b>Los veintidós del bicentenario</b>	<b>4</b>
Por el comodoro VGM (R) Oscar L. Aranda Durañona	
<b>Brigadier Jorge Luis BALLESTEROS</b>	<b>5</b>
Por el comodoro VGM (R) Ramón P. Vivas (†)	
<b>Brigadier Carlos Federico BOSCH</b>	<b>7</b>
Por el comodoro VGM (R) Héctor R. Garbiero	
<b>Capitán Luis Cenobio CANDELARIA</b>	<b>10</b>
Por Eduardo J. Amores Oliver	
<b>Capitán Omar Jesús CASTILLO</b>	<b>13</b>
Por el magíster Luis F. Furlan	
<b>Mayor ingeniero Francisco DE ARTEAGA</b>	<b>15</b>
Por Eduardo J. Amores Oliver	
<b>Brigadier general Bartolomé DE LA COLINA</b>	<b>18</b>
Por el comodoro VGM (R) Oscar L. Aranda Durañona	
<b>Teniente Benjamín MATIENZO</b>	<b>21</b>
Por el comodoro VGM (R) Gabriel T. Pavlovcic	
<b>Brigadier Claudio Armando MEJÍA</b>	<b>24</b>
Por el comodoro VGM (R) Oscar L. Aranda Durañona	
<b>Cirujano de brigada doctor Agesilao MILANO</b>	<b>27</b>
Por el magíster Luis F. Furlan	
<b>Ingeniero aviador militar Jorge Alejandro NEWBERY</b>	<b>30</b>
Por el comodoro VGM (R) Gabriel T. Pavlovcic	
<b>Brigadier mayor César Raúl OJEDA</b>	<b>33</b>
Por el comodoro VGM (R) Oscar L. Aranda Durañona	

(Continúa en página siguiente)

(Continuación de sumario)

<b>Vicecomodoro Mario Luis OLEZZA</b>	<b>36</b>
Por el comodoro VGM (R) Ramón P. Vivas (†)	
<b>Brigadier mayor Ricardo Pedro OLMEDO</b>	<b>39</b>
Por el comodoro VGM (R) Ramón P. Vivas (†)	
<b>Teniente Manuel Félix ORIGONE</b>	<b>42</b>
Por Eduardo J. Amores Oliver	
<b>Suboficial mayor Carlos Omar ORTIZ</b>	<b>45</b>
Por el comodoro VGM (R) Oscar L. Aranda Durañona	
<b>Brigadier general Antonio PARODI</b>	<b>48</b>
Por el comodoro VGM (R) Oscar L. Aranda Durañona	
<b>Suboficial mayor José Honorio RODRÍGUEZ</b>	<b>51</b>
Por el suboficial mayor (R) Felipe C. Giordano	
<b>Brigadier mayor Juan Ignacio SAN MARTÍN</b>	<b>54</b>
Por el brigadier mayor (R) Horacio A. Rodríguez	
<b>Primer teniente José Daniel VÁZQUEZ</b>	<b>57</b>
Por el magíster Luis F. Furlan	
<b>Comodoro Pedro Leandro ZANNI</b>	<b>60</b>
Por Eduardo J. Amores Oliver	
<b>Comodoro Aldo ZEOLI</b>	<b>63</b>
Por el comodoro VGM (R) Héctor R. Garbiero	
<b>Brigadier general Ángel María ZULOAGA</b>	<b>66</b>
Por el comodoro VGM (R) Oscar L. Aranda Durañona	

Coordinación Editorial:  
Dirección de Estudios Históricos  
Viamonte 153, EP - C1053ABD - CABA  
E-mail: deh.edicion@faa.mil.ar

Los artículos publicados en el Boletín de la Dirección de Estudios Históricos reflejan la opinión de los autores y no, necesariamente, el pensamiento de la Fuerza Aérea Argentina. El propósito de esta publicación es exclusivamente académico.

Portada: escuadrilla de Mirage III sobrevuela la Pirámide de Mayo  
(*La Nación*, 1977. Archivo DEH).

Buenos Aires, abril de 2015.

## LOS VEINTIDÓS DEL BICENTENARIO

En 2010, al conmemorarse los dos primeros siglos de la Revolución de Mayo, la Argentina se vistió de fiesta. Se celebraba el comienzo de la “nueva y gloriosa Nación” y, a la vez, se homenajeaba a los hombres que en los días preliminares de las instituciones republicanas dieron a los argentinos un sentido de Patria. Ellos tuvieron el valor necesario para romper los antiguos prejuicios del régimen monárquico y orientar la evolución del país hacia el futuro que divisaban.

Como parte de las recordaciones, la Sociedad Militar Seguro de Vida programó editar una obra con las biografías de los doscientos militares más destacados de nuestra historia y, con buen tino, distribuyó en forma proporcional las doscientas reseñas biográficas entre las tres Fuerzas Armadas.

La Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea intervino en la Comisión Redactora del libro *Los doscientos del bicentenario*, publicación que no se concretó, por causas ajenas a la voluntad de los promotores de la idea.

No obstante, con la participación de los investigadores convocados, las veintidós biografías del cupo asignado para homenajear a los aeronáuticos militares quedaron terminadas.

Se eligieron notables aviadores y pilotos militares, oficiales y suboficiales, más aquellos profesionales y especialistas que vistieron el uniforme y el distintivo de la aviación, tanto sea en la época en que el Poder Aéreo era una rama del Ejército Argentino como en los tiempos de la vida autónoma de la Aeronáutica Militar o Fuerza Aérea, a partir del 4 de enero 1945. El único civil incluido en el listado fue el ingeniero Jorge A. Newbery, habida cuenta de su intervención preponderante en la fundación de la Escuela de Aviación Militar y por haber recibido el *brevet* de Aviator Militar N.º1, motivo por el cual encabeza el Escalafón Histórico del Cuerpo de Comando de la Fuerza Aérea Argentina. Todos ellos tuvieron una actuación destacada y contribuyeron al engrandecimiento de la Aeronáutica Militar. Y como no podían faltar, esta relación nominal se cerró con los Veteranos de Malvinas condecorados con la cruz “La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate” fallecidos en acción o en tiempos posteriores.

Por el reconocimiento que merecen los redactores de las biografías y, en especial, por el respeto que se le debe a la memoria de los biografiados se publica este quinto número del Boletín de la Dirección de Estudios Históricos, dedicado a rendir un merecido homenaje a los precursores y antecesores de la Fuerza Aérea que, en 2010, fueron elegidos como las “Personalidades militares destacadas por su actuación o contribución al desarrollo de la Aeronáutica Militar Argentina”, en el bicentenario de la Patria ■

COMODORO VGM (R) OSCAR LUIS ARANDA DURAÑONA

## BRIGADIER JORGE LUIS BALLESTEROS

**E**n 1941, por Ley 12709, se creó la Dirección General de Fabricaciones Militares (DGFM) asignándole la responsabilidad de explorar y producir metales livianos (de bajo peso específico y, a la vez, más resistentes), incluidas las minas de aluminio y de berilio. La disposición reconocía la necesidad de suplir la carencia de aleaciones especiales para la industria aeronáutica, ocasionada por la Segunda Guerra Mundial. La Fábrica Militar de Aviones de Córdoba se había visto obligada a construir en madera, como material sucedáneo, los aviones I.Ae. 24 Calquín y DL-22.



El 9 de abril de 1952, el Poder Ejecutivo Nacional dictó el Decreto Secreto 6995, por el cual se le transfirió al Ministerio de Aeronáutica la misión de estudiar la conveniencia de fabricar aluminio en el país. Situación contemplada por la Ley 14184 de Competencia de Ministerios, sancionada en ese año.

El Instituto de Investigaciones Aeronáuticas (ex Fábrica Militar de Aviones), transformado en empresa estatal con el nombre de Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME), creó la Oficina de Asesoramiento para la obtención de metales livianos y realizó los primeros estudios en el campo de la geología, de la energía, y de la producción y transformación de los metales necesarios para aleaciones de uso aeronáutico.

Así, en abril de 1955, comenzó el Plan Aluminio; pero la inestabilidad política demoró su ejecución hasta 1966. Por Resolución 806/66, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, brigadier general Adolfo Teodoro Álvarez, constituyó la Comisión Permanente de Planeamiento del Desarrollo de los Metales Livianos (Copedesmel), que sería dirigida por el entonces comodoro Jorge Luis Ballesteros.

Durante el gobierno del general Onganía y siempre en la órbita de la Fuerza Aérea, la idea cobró vida, recibió los recursos y se aprobó el cronograma de ejecución que contemplaba, también, el desarrollo del proyecto hidroeléctrico de Futaleufú y la construcción de la planta de producción en Puerto Madryn. El 27 de julio de 1974 comenzó a funcionar la fábrica, y el 8 de agosto salió la primera colada del metal.

Habían pasado algo más de ocho años desde la organización de Copedesmel con una decena de ingenieros y técnicos conducidos por el ya brigadier Ballesteros. Su acción inteligente y tesonera permitió alcanzar el objetivo de desarrollo nacional que habían imaginado los creadores de la DGFM en 1941.

Jorge Luis Ballesteros había nacido en la Capital Federal el 21 de setiembre de 1925, hijo de Jorge Luis y Matilde Cairó. Ingresó en la Escuela de Aviación Militar el 1 de marzo de 1943, de donde egresó como alférez en 1945. En abril de 1946 se incorporó

a la Escuela Superior de Aerotécnica y formó parte de la primera promoción de ingenieros aeronáuticos, el 13 de mayo de 1950. Destinado en el Grupo Técnico 1 de El Palomar, al finalizar 1950 ascendió a primer teniente y fue nombrado jefe de la Agrupación Talleres. Ocupó distintos cargos de su especialidad en el Grupo Técnico de esta unidad de transporte, donde permaneció hasta noviembre de 1953, cuando, con el grado de capitán, fue transferido al Grupo Técnico 2 de la II Brigada Aérea de Paraná.

Su vocación aérea no se limitó a desentrañar los secretos de los hierros, también lo guió a conducirlos a través del aire. En su tiempo libre, los fines de semana en particular, realizaba el curso de vuelo; el 12 de enero de 1953, el ingeniero, el técnico se dio el gusto de recibir la licencia de Piloto Privado de Aviación.

Entre el 28 de junio y el 11 de diciembre de 1955, cursó el primer año de la Escuela de Comando y Estado Mayor (ECEM). Al finalizar, tras un breve paso por la Dirección General de Infraestructura, en febrero de 1956 lo destinaron a la Dirección General de Material Aeronáutico (DGMA) como jefe del Departamento Inspección; y el 9 de agosto, a la Fábrica Militar de Aviones, para administrar la Fábrica de Automóviles. A fines de ese año ascendió a comandante.

El 15 de diciembre de 1959, fue nombrado jefe de la División Técnica de IAME; y el 31 de ese mes, en la Misión Aeronáutica en Europa, con la jerarquía de vicecomodoro. El 31 de agosto de 1961 regresó al país y continuó sus servicios en la Ayudantía de la Dirección General de Material Aeronáutico.

El 1 de marzo de 1962 fue incluido en el Curso Superior de Estado Mayor en la ECEM. El 8 de octubre fue designado subdirector accidental en la Dirección General de Material Aeronáutico, y el 4 de marzo de 1963 pasó a subdirector general. El 12 de marzo de 1963 fue nombrado vocal, en representación de la DGMA, en el Consejo de la Industria Aeronáutica, de donde fue presidente interino, sin perjuicio de funciones, entre mayo y setiembre de 1964.

En 1964 ascendió a comodoro. El 8 de enero de 1965, asumió como director de la Escuela Superior de Aerotécnica, cargo que dejaría a fin de año. Paralelamente se desempeñó como director del Instituto Aerotécnico.

En 1966 fue jefe del Taller Regional Río IV, y presidió la Comisión Permanente de Planeamiento del Desarrollo de Metales Livianos, creada el 7 de noviembre. Mientras continuaba en ella, el 27 de diciembre de 1967 se hizo cargo del Estado Mayor del Comando de Investigación y Desarrollo. Ascendió a brigadier en diciembre de 1968.

En enero de 1969 fue designado subjefe I de Intereses Aeronáuticos hasta el 1 de agosto en que, dado el estado de maduración del proyecto y la inminente finalización de las obras y actos licitatorios, debió hacerse cargo de la presidencia de Copedesmel en forma exclusiva y con perjuicio de cualquier otra función, con dependencia directa del comandante de Material. Esta dirección, de elevada responsabilidad, la ejerció hasta que esa Comisión fue transferida al Ministerio de Defensa Nacional, a fines de ese año. Pasó a retiro el 24 de marzo de 1970.

En la vida privada, el brigadier Jorge Luis Ballesteros se desempeñó como consultor técnico de SIAM Electromecánica, director de Abastecimiento de FIAT, director general de FIAT Uruguay y asesor del Ministerio de Planeamiento. El principal pionero del aluminio en la Argentina falleció en la ciudad de Buenos Aires el 12 de octubre de 2002 ■

COMODORO VGM (R) RAMÓN PASTOR VIVAS (†)

## BRIGADIER CARLOS FEDERICO BOSCH

Nació el 17 de octubre de 1922 en la ciudad de Buenos Aires, y cursó estudios secundarios en la Escuela Normal N.º 2 Mariano Acosta. Dado de alta como cadete en el Colegio Militar de la Nación el 15 de marzo de 1939, se destacó por sus condiciones intelectuales, subordinación y corrección. Egresó el 15 de julio de 1943 como subteniente del Arma de Comunicaciones. Tras prestar servicio en la 1.ª Compañía de Comunicaciones de Montaña de Mendoza y el 4.º Batallón Comunicaciones de Córdoba, fue incorporado en el Escalafón Técnico de la Aeronáutica Argentina con el grado de alférez en enero de 1945.

Ascendió a brigadier el 31 de diciembre de 1965 y pasó a situación de retiro el 26 de marzo de 1969. Falleció en la ciudad de Buenos Aires el 2 de junio de 2004.



Comenzó su trayectoria aeronáutica en el Batallón 1 Comunicaciones de El Palomar, como jefe de compañía, el 27 de enero de 1945. En 1948 ingresó en la Escuela Superior de Aerotécnica, dependiente de la Secretaría de Aeronáutica, donde se graduó dos años más tarde como ingeniero militar aeronáutico, en la especialidad electrónica.

En 1951 fue designado jefe de Producción en el Laboratorio Electrónica del Instituto Aerotécnico de la ciudad de Córdoba; y en 1952 como asesor en Documentación Técnica, de la Dirección General de Material Aeronáutico (DGMA) en la ciudad de Buenos Aires. En 1953, lo destinaron al Estado Mayor General de Aeronáutica, Subjefatura C, División Comunicaciones.

Con el grado de capitán, entre julio y diciembre de 1954, realizó el Curso Básico de la Escuela de Comando y Estado Mayor, donde obtuvo excelentes calificaciones y mereció el Premio Ministro de Aeronáutica al mejor promedio de egreso. Posteriormente, como profesor de la Escuela de Comando y Estado Mayor, recibió la distinción “Esfuerzo extraordinario”.

En 1954 fue designado subjefe del Departamento de Comunicaciones de la DGMA. Entre ese año y 1955 realizó un posgrado en el prestigioso Instituto Tecnológico de Massachussets (MIT), en los Estados Unidos, y se capacitó en el funcionamiento, reparación y mantenimiento de los radares de a bordo y terrestres.

Durante 1956 se desempeñó como titular del Departamento de Comunicaciones de la DGMA, y realizó el Curso de Investigación Operativa en la Junta de Investigaciones Científicas y Experimentales de las Fuerzas Armadas (Jicefa), en la órbita del Ministerio de Defensa.

En 1957 fue subdirector general de la DGMA; y al año siguiente, su director general interino. Siguió el Curso Superior de la Escuela de Comando y Estado Mayor entre

marzo y diciembre de 1960. Durante este período, además, ocupó una vocalía en la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales (CNIE), creada ese enero. En este puesto, presidió innumerables reuniones del Comité de Electrónica e influyó activamente en la evolución de la Comisión.

A fin de 1960, con el grado de comodoro, se desempeñó como jefe interino del Taller Regional Quilmes. Y desde el 30 de noviembre de 1961 y gran parte del año siguiente, como titular de la Dirección General de Material Aeronáutico.

En octubre de 1962 lo nombraron presidente del Directorio de Dinfia (Dirección Nacional de Fabricación e Investigación Aeronáutica) y titular de esa entidad. Durante su gestión, se continuó con el desarrollo del IA-50 G II, cuyo primer vuelo se realizó el 23 de abril de 1963. La serie se había iniciado con la fabricación del Guaraní I, primer avión de turbohélice construido en Latinoamérica.

En 1964, fue profesor en la Escuela Nacional de Guerra y expositor sobre la Teoría Matemática de las Operaciones Políticas y Estratégicas en el Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las Fuerzas Armadas (Citefa). El 20 de marzo pasó a la Plana Mayor de Jicefa, como asesor científico.

En marzo de 1965, con el grado de comodoro, asistió a las reuniones de Apoyo Logístico Mutuo creado por la IV Conferencia en Santiago de Chile; y en septiembre, en Guatemala. El 16 de diciembre egresó del Curso de Introducción a la Administración Científica de la Empresa, dictado en Citefa.

Entre 1969 y 1971 se desempeñó como vicepresidente del Consejo Asesor Nacional. Este organismo, presidido por el doctor Bernardo Houssay, tenía la misión de aconsejar al Poder Ejecutivo Nacional en materia de ciencia y tecnología. También, colaboró en la Secretaría del Consejo Nacional de Ciencia y Técnica en temas relacionados con su especialidad.

En 1972, mientras ocupaba la presidencia de la CNIE, se iniciaron los lanzamientos de cohetes Rigel (de fabricación nacional) en el marco del Programa Egani, que investigaba los campos magnéticos y eléctricos a bajas latitudes magnéticas, para ampliar el conocimiento de los fenómenos físicos que allí se producen.

Posteriormente, con el cohete Castor (también de fabricación nacional) se inyectaron tres nubes de bario, litio o europio en las alturas de 220, 260 y 280 kilómetros. La finalidad de esta experiencia fue estudiar los campos magnéticos y eléctricos atmosféricos a gran altura y sus variaciones, vientos neutros, perfiles de densidad electrónica, conductividad eléctrica y perfiles de corrientes eléctricas, espectros emitidos por nubes ionizadas de plasma inyectadas en la atmósfera, así como los tiempos de ionización y vida media de niveles energéticos.

Estas experiencias se realizaron en el Centro de Experimentación y Lanzamiento de proyectiles Autopropulsados (Celpa Chamental), en La Rioja, aproximadamente a 14° de latitud magnética sud. Participó personal de la Fuerza Aérea y del Max Planck Institut de Alemania Federal, que proporcionó las cargas útiles y los técnicos especializados. Los lanzamientos, además de la finalidad específica, significaron la aprobación de los cohetes argentinos Rigel y Castor para realizar experiencias científicas de carácter internacional.

En agosto de 1972 y durante su presidencia en la CNIE, por intermedio del Comité de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales organizó el seminario *La Enseñanza del Derecho Internacional Aplicado al Espacio Ultraterrestre y a las Comunicaciones*

*Espaciales.* Las sesiones se desarrollaron en la Casa de la Cultura de la Nación y contaron con la presencia de destacadas personalidades del ámbito jurídico-espacial, tales como el profesor doctor Eugene Pepin, presidente del Instituto Internacional del Derecho del Espacio; el doctor Atilio Dell’Oro Maini, presidente de la Asamblea para la Unesco; y el doctor Aldo Cocca, presidente del Comité de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Se trataron temas relacionados con el uso pacífico del espacio ultraterrestre, la evolución tecnológica, las comunicaciones y la exploración espacial, dentro del marco del Derecho.

El 13 de marzo de 1989, la Asociación Aeronáutica Argentina creó la Academia Argentina de Ciencias Aeronáuticas y Espaciales, de la que el brigadier Bosch fue su académico fundador. En la sesión pública inaugural, estuvieron el presidente de la Conicet, el jefe de Estado Mayor General de la FAA, los comandantes de Instrucción y de Regiones Aéreas, académicos y una calificada concurrencia. Uno de los propósitos de la nueva organización era mantener contactos con entidades similares de países con gran evolución aeroespacial.

En abril de 1967, había fundado el Centro de Altos Estudios en Ciencias Exactas, actual Universidad Caece. Las primeras carreras fueron las licenciaturas en Matemática y en Sistemas, esta última, la primera en el país. Y diez años más tarde, Ciencias Biológicas y Ciencias Pedagógicas. Esta casa de excelencia educativa es el legado más importante que dejó el brigadier Carlos Federico Bosch ■

COMODORO (R) HÉCTOR RAFAEL GARBIERO

## CAPITÁN LUIS CENOBIO CANDELARIA

**L**uis Cenobio Candelaria nació en Buenos Aires el 29 de octubre de 1892, era hijo de Asisclo Victorio y de la joven italiana María Luisa Micossi. Pronto falleció su padre, y quedó al cuidado de su madre.

A los 16 años, ingresó becado al Colegio Militar de la Nación. Fueron sus compañeros, entre otros, Manuel Nicolás Savio, Benjamín Matienzo, Antonio Parodi, Manuel Félix Origone y Gregorio Pomar. En diciembre de 1910, egresó como subteniente del Arma de Ingenieros (Promoción 35) y fue destinado al Batallón 5 de Ingenieros, en San Miguel de Tucumán en 1912, y al Batallón 2 de Ingenieros, en Azul, en 1914.

La trágica muerte de Jorge Newbery en Mendoza, mientras planificaba el cruce de la cordillera de los Andes en aeroplano, lo conmocionó de tal modo que se comprometió ante sí a concretar el proyecto trunco del admirado piloto.



No está claro cuándo nació su interés por la aviación, pero ya en 1912 había solicitado incorporarse al 1.º Curso de Aviador Militar de la Escuela de Aviación Militar. Recién en septiembre de 1916, con el apoyo del director general de Ingenieros, el coronel Isidro Arroyo, se hizo realidad su sueño al ser admitido como alumno agregado en el 4.º Curso. Lo acompañó su camarada y mejor amigo, el teniente Benjamín Matienzo.

Candelaria realizó con rapidez el aprendizaje teórico-práctico de vuelo para obtener su patente civil y militar. Mientras era alumno, llevó a cabo numerosos vuelos de duración, distancia y altura, y dos ascensiones diurnas en globo libre, como acompañante. El 24 de marzo de 1917 aprobó los exámenes de piloto y obtuvo el *brevet* N.º109, otorgado por el Aero Club Argentino.

Con esta intensa actividad aérea, apuntaba a obtener el título de Aviador Militar y conquistar un ideal que conservaba en su corazón desde aquel luctuoso 1 de marzo de 1914: cruzar por primera vez en aeroplano la cordillera.

Desde hacía tiempo, sobrevolar los Andes por las cumbres más altas (entre 31° y 35° de latitud sur) en dirección este-oeste representaba uno de los grandes desafíos para los aviadores argentinos y chilenos. El temible obstáculo de la altura, y los fuertes y permanentes vientos del oeste eran una valla casi infranqueable para aquellos frágiles aeroplanos.

A pesar de esas dificultades, Candelaria no se arredró; estaba convencido de que, desde el punto de vista técnico, un monoplano Morane Saulnier Tipo L Parasol de 80 hp sería suficiente para vencer el coloso andino desde Uspallata. El director de la Escuela Militar

de Aviación no pensaba lo mismo, y le denegó el permiso. Replanteó su objetivo buscando una alternativa más viable y menos riesgosa en la zona andina de Neuquén.

El 2 de abril de 1918, ya autorizado, dio comienzo la aventura utilizando el monoplano de dotación Morane Saulnier Parasol “Mendoza”, que había sido reconstruido y puesto a punto. Voló desde El Palomar hasta Cañuelas, donde los mecánicos desarmaron el aparato para trasladarlo en tren a Zapala. Rearmado el avión, efectuó dos intentos, el 8 y el 10 de abril. Finalmente, el 13 a las 15.30, se elevó, cruzó el límite argentino-chileno por el Paso del Arco y después de volar 2 horas 30 minutos, a una altura máxima de 4100 metros, aterrizó en Cunco (Chile), con el combustible agotado, a 230 kilómetros del punto de partida.

El chileno Arturo Toro Herrera, testigo del hecho, relató la llegada de Candelaria:

*«Era [...] un domingo de pueblo pequeño [...]. A eso de las tres de la tarde, un grupo de fieles reunidos en la iglesia rezaba el santo rosario [...] con el sacerdote, misionero capuchino, padre Miguel de Mauth. En medio de las oraciones, un ruido lejano en la altura [...] que se mantenía in crescendo iba quebrando la quietud y despreocupación de los pobladores. La oración fue interrumpida de súbito. Fuera del templo, gritos y carreras por las calles polvorientas. El sacerdote se levantó [...] y corrió hasta la puerta del templo. Ante sus ojos la gente corría mirando hacia lo alto, “santiguándose” temerosa y afirmando que aquello que se acercaba al pueblo del lado del volcán era inequívoca señal del fin del mundo, por la forma de cruz que el aparato semejava con sus alas [...]. El padre alzó la vista contagiado con la admiración general de sus feligreses, pero con una concepción diferente de la realidad, prorrumpió a grandes voces: zepelín... zepelín... zepelín... (el sacerdote era alemán).*

*»El frágil aparato sobrevolaba en círculos el poblado, agotando su combustible y buscando un terreno propicio. El piloto se asomaba de vez en cuando, preocupado, pero sereno, controlando el vuelo y descendiendo poco a poco hasta ubicar el campo que se le indicaba [...]. El aviador divisó el potrero... una maniobra mal calculada y el aparato tocó el terreno que circundaba un cerco de tranqueros, rozando, con la cola la rueda trasera, una de las estacas. En descontrolada carrera siguió por el campo enfrentando un nuevo cerco y al choque se volcó de campana, quedando invertido. El accidente tronchó la hélice de madera, la que se rasgó a lo largo, quebrándose además una de las alas. Felizmente, la cabina quedó justo en el vacío que hacía un pequeño zanjón del terreno, resultando ileso y sólo con un leve rasguño en una de sus manos. El primero en llegar a auxiliar al arriesgado aviador fue el vecino español, don Camilo Ardura, que vivía a poco más de cien metros del lugar y que era el único mecánico que había en Cunco. Rápidamente, desató el correa que ataba al aviador manteniéndolo en una incómoda posición, y lo ayudó a salir de la cabina junto con don Eustaquio Astudillo, que llegaba en ese momento hasta el avión para prestar ayuda. Esta persona hacía de alcalde del pueblo. El aviador, puesto de pie, preguntó: ¿dónde estoy?, a lo que se le contestó: en Chile... en el pueblito de Cunco. [...] Cuando se lo afirmaron, soltó un grito de alegría añadiendo que no le importaba que se hiciera pedazos el avión. El piloto Candelaria, era un hombre de gran corpulencia y recia textura física. Vestía overall [sic] de color verde y calzaba botas abrochadas».*

Un vecino, don Ruperto Toro, emocionado por el suceso, compuso con estilo de payador unos versos en homenaje al héroe:

*«Desde Zapala salió y remontó las alturas y || entre las montañas verdes divisó las piedras duras. || Los congrios [cóndores] se asustaron cuando el aviador pasó || y mirando, comentaron... éste de a'onde salió? || Por entre valles y valles, por entre cerros y cerros || buscando el rastro en la nieve... oliendo el aire de arriero, || el piloto Candelaria por entre nubes contempla, || en silencio y preocupado, el misterioso sendero, || más, cuando vio piedras miles, se dijo... ya estoy en Chile».*

La hazaña le valió el título de Aviador Militar y emblema especial de oro, con relieve alusivo al cruce.

En noviembre de 1918 pasó al Batallón 4 de Zapadores Pontoneros, y en febrero de 1920 ascendió a teniente primero. Luego de una breve estadía en la Escuela Militar de Aviación, se apartó de la actividad aérea de manera definitiva con un registro de 421 vuelos, realizados entre 1916 y 1920.

Por aquellos años, los problemas de salud se agudizaron y terminaron afectando su carrera militar. Pidió el pase al Instituto Geográfico Militar, donde fue designado jefe de la Comisión Estereofotogramétrica que desarrollaba tareas de relevamiento en Mendoza. En tal situación y mientras se desplazaba por senderos montañosos, sufrió un despeñamiento que le ocasionó graves heridas y le dejó secuelas permanentes en su deteriorada salud. A tal punto que, entre 1922 y 1923, se vio obligado a tomar largas licencias médicas. El 12 de mayo de 1924, con el grado de capitán, pasó a situación de retiro.

Vuelto a la vida civil, se radicó en Mendoza, luego en Posadas y, finalmente, en San Miguel de Tucumán, donde se dedicó a escribir, dibujar y pintar, y a la beneficencia.

De personalidad altiva, carácter firme, voluntad férrea y moral intachable, Candelaria demostró ser un soldado cabal, forjado en los ideales sanmartinianos. Ello le permitió sobrellevar con estoicismo una existencia llena de sinsabores físicos, morales y materiales.

En el ocaso de su vida, sintiendo que la muerte se aproximaba, pidió ser enterrado en Zapala, en una sencilla tumba de mármol blanco, despojada de todo ornamento, con excepción de una cruz y de la inscripción “13 de abril de 1918”.

El 24 de diciembre de 1963, castigado por la enfermedad y la pobreza, pero en paz con Dios y con los hombres, falleció en Tucumán a los 71 años.

Cumpliendo su última voluntad, un IA-35 Huanquero de la Fuerza Aérea trasladó los restos a Zapala, donde los pobladores lo consideran su hijo dilecto.

La Ley 18559 lo reconoció Benemérito de la Aeronáutica Argentina, y la Ley 19422 le otorgó el título de Precursor de la Aeronáutica Argentina ■

EDUARDO JUAN AMORES OLIVER

## CAPITÁN OMAR JESÚS CASTILLO

Nació el 31 de agosto de 1953, en Villa Bustos, Cosquín, provincia de Córdoba. Terminó con honores los estudios primarios en la Escuela “Brigadier Juan Bautista Bustos” de su ciudad natal: abanderado, Medalla de Oro de la Municipalidad y Premio Rotary Club al mejor lector y mejor compañero. A muy temprana edad, sintió el llamado de las armas. En 1967 se inscribió en el Liceo Militar General Paz, donde dio muestras de haber nacido con un sólido espíritu militar. Figuró en el Cuadro de Honor, fue escolta de Bandera y, además, distinguido con la medalla “Miguel de Cervantes” por mejor promedio en castellano y en literatura.

Ingresó a la Escuela de Aviación Militar el 21 de enero de 1972. Su capacidad para el estudio, la natural predisposición para la milicia y la bonhomía que lo destacaba entre sus camaradas le bastaron para ser abanderado. El 16 de diciembre de 1975, al egresar como alférez, recibió numerosos premios por sus virtudes y brillantes cualidades intelectuales y castrenses. El 10 de enero de 1976, en una ceremonia celebrada en el Teatro Colón, la presidente de la Nación, María Estela Martínez de Perón, le entregó el sable personal. Asimismo, por haber obtenido el primer puesto en el Orden de Mérito, fue invitado a participar del Viaje Final de Instrucción de la Escuela Naval Militar, a bordo de la fragata “Libertad”.

Realizó el Curso de Aviador Militar en 1977; en diciembre de 1978 ascendió a teniente. Destinado a la IV Brigada Aérea en 1979, comenzó a volar en los aviones Douglas A-4C Skyhawk. En reconocimiento a sus virtudes y aptitud para el pilotaje, en 1981 pasó a la Escuela de Aviación Militar, donde le confiaron la responsabilidad de formar los futuros aviadores. Mientras se desempeñaba como instructor del Grupo Aéreo Escuela, el 31 de diciembre de 1981 ascendió a primer teniente, jerarquía con la que vivió el conflicto bélico del Atlántico Sur, año en que Castillo cruzaría el puente de la historia y se encontraría con otro nativo del Valle de Punilla.

Un extremo de ese puente se apoya en 1806, cuando Juan Bautista Bustos marchó desde Córdoba hacia Buenos Aires y, enrolado en el Batallón de Arribeños, combatió al invasor inglés. Al frente de treinta hombres rindió un fuerte contingente del Regimiento 88.º de la Infantería Real en la Segunda Invasión. El otro extremo termina en las islas Malvinas, el 2 de abril de 1982. En ese día, con el mismo propósito que su antepasado punillense, el primer teniente Castillo viajó a Mendoza para rehabilitarse en los A-4C; días más tarde volaría a la Base Aérea Militar San Julián con el Escuadrón de esos aviones, para intentar rechazar los embates de la Fuerza de Tareas de la Marina Real británica.



El 11 de mayo realizó el primer vuelo de práctica en la zona. En los días subsiguientes, tres más de entrenamiento y es de presumir que, después de cada uno de ellos, insistiría en que estaba listo para luchar. El 23 de mayo, participó en la que hubiera sido su primera misión de ataque, solo que se frustró porque la escuadrilla no ubicó el avión reabastecedor por un error en las coordenadas. El 28 sufrió una nueva decepción: la formación que integraba, por una serie de inconvenientes, también regresó sin alcanzar el objetivo.

Pero el émulo del brigadier Juan Bautista Bustos no se iba a quedar sin cumplir el sueño de batirse por su Patria contra el mismo invasor. Al planearse el ataque al portaaviones HMS “Invencible”, el primer teniente Castillo fue elegido para volar en la escuadrilla Zonda. El 30 de mayo, cuatro A-4C, dos Super Étendard de la Aviación Naval y dos KC-130 reabastecedores despegaron para intentar ganar la superioridad aérea en forma definitiva. El abanderado, el premiado en literatura, el mejor camarada, el que había recorrido los mares en la fragata ARA “Libertad” con sus colegas de la Armada, volaba como numeral 2, en el ala izquierda de su jefe.

Realizados el aprovisionamiento en el aire y la navegación, y detectado el blanco por los modernos sensores de los Super Étendard, los A-4C iniciaron la corrida final siguiendo la estela del misil Exocet lanzado por uno de los aviones navales. En la aproximación, Castillo disparó sus cañones de 20 milímetros, pero, segundos antes de lanzar las bombas, el fuego antiaéreo lo alcanzó de lleno. Heridos de muerte, avión y piloto se transformaron en miles de centellas y se hundieron en las aguas del Atlántico Sur.

El puente, el paralelismo entre Juan Bautista Bustos y Omar Jesús Castillo, los dos héroes nacidos en el Valle de Punilla, se cortó. El primero combatió en numerosas batallas y entreveros, alcanzó el grado de brigadier de ese entonces, gobernó su provincia y falleció en la edad madura. El segundo fue y será siempre una promesa que el destino, para desgracia de la Fuerza Aérea y de la Patria, impidió que floreciera. Su madre recordó la pérdida con estas palabras:

*«Te fuiste como un Héroe || Y así te recordamos || Los que bien te quisimos ||  
Y sin ti nos quedamos || Volverás sin embargo || En las alas de un pájaro ||  
En cada escarapela || Volverás para guiarnos».*

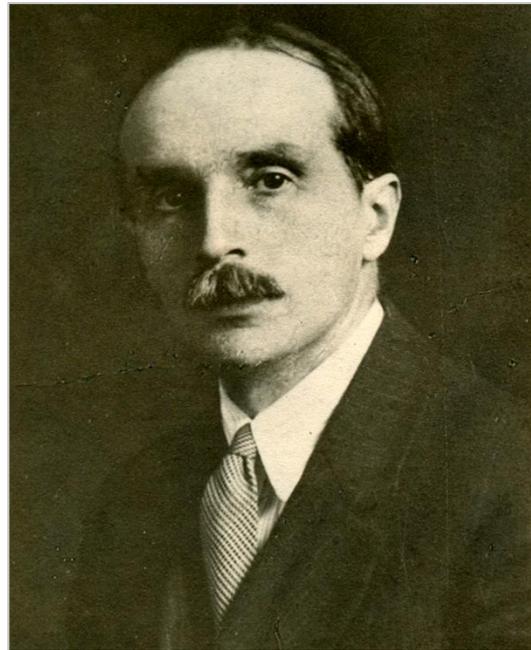
El primer teniente Omar Jesús Castillo fue ascendido a capitán post mórtem y recibió la más alta condecoración argentina, la cruz “La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate”; y la medalla “La Nación Argentina al Muerto en Combate”. Por Ley 24950 de 1998, fue declarado “Héroe Nacional” ■

MAGÍSTER LUIS FERNANDO FURLAN

## MAYOR INGENIERO FRANCISCO DE ARTEAGA

Nació en la Capital Federal el 27 de enero de 1882, en el seno de una familia acomodada, lo cual le permitió acceder a una esmerada educación. Realizó sus estudios primarios en la Escuela de los Jesuitas de París, y los secundarios en el Colegio Lacordaire de Buenos Aires. Sus dotes intelectuales y gran disciplina lo llevaron a graduarse de bachiller a los 15 años.

Interesado por la vida militar, a principios de 1898 fue autorizado a rendir, como alumno libre, las materias militares del Colegio Militar de la Nación. El 1 de febrero de 1899, se graduó de alférez de Artillería, segundo en orden de mérito de la Promoción 24. Luego, pasó al Regimiento N.º 2 de Artillería, en Liniers.



En 1900, previa autorización, viajó a Francia junto con su familia; al año siguiente ingresó a la Escuela Politécnica de París. Durante la estadía en Europa, falleció su padre, Alfredo, en un accidente ferroviario. Pero el drama familiar no le impidió completar los estudios de manera brillante mereciendo la felicitación del director de aquel instituto. Este logro le valió el ascenso a teniente segundo. Al regresar, se reincorporó al destino anterior.

En 1904 solicitó un nuevo permiso; esta vez, para cursar en la Escuela de Aplicación de Artillería de Fontainebleau, donde se recibió de ingeniero militar con excelentes calificaciones. Entre noventa y nueve cursantes, logró las máximas calificaciones (20 puntos) en las materias más importantes (Artillería Militar y Arte Militar), que le valieron una distinción del ministro de Guerra argentino.

Al volver, se incorporó a su Regimiento; y el 21 de abril de 1906, en virtud de su preparación académica, fue promovido a teniente primero.

La promisoriosa carrera militar del ingeniero De Arteaga fue relativamente corta. Desde 1907 a 1916 se desempeñó en distintos cargos y destinos: secretario interino del Gabinete Militar; comandante de la Sección de Artillería e Ingenieros del Colegio Militar de la Nación; comandante de batería e instructor de la Escuela de Tiro; ayudante de campo del ministro de Guerra, general Eduardo Racedo, y luego del presidente Roque Sáenz Peña; y jefe de grupo en el Regimiento N.º 1 de Artillería Montada. En marzo de 1916, con el grado de mayor, solicitó su pase a retiro, decisión que fue lamentada por sus superiores.

En plena Primera Guerra Mundial retornó a París, donde se instaló con su esposa e hijos. Su talante científico lo impulsó a seguir las manifestaciones tecnológicas de vanguardia, en particular, de la aviación que comenzaba a mostrarse como un novedoso elemento bélico. Impresionado por este desarrollo técnico y previendo sus posibilidades futuras en la Argentina, se inscribió en la Escuela Superior de Aeronáutica y

Construcciones Mecánicas de París (la más antigua del mundo); fue el primer argentino que allí se graduó de ingeniero en construcciones aeronáuticas y mecánicas, en 1918. Se dedicó a perfeccionar sus conocimientos en los laboratorios de ensayos aerodinámicos Eiffel y en fábricas de aviones y motores. Esta sólida formación y las valiosas experiencias adquiridas en el campo aeronáutico serían volcadas en bien de su Patria.

En 1918, se enteró por Ambrosio Taravella, jefe de Talleres de la Escuela Militar de Aviación (EAM), enviado a París por el gobierno argentino para estudiar ingeniería aeronáutica, que desde 1908 en Argentina se construían aviones de diseño nacional y extranjero, y que se formaba personal especializado. Esta noticia fue un disparador en su mente. Comenzó a madurar la idea de instalar en el país una fábrica de aeroplanos y de motores de aviación. Recorrió las principales industrias, laboratorios y centros experimentales de aeronaves y motores franceses e ingleses; y todas las dependencias del Servicio Técnico de la Aeronáutica en París, organismo referente de la aviación mundial. Sobre esta base, elaboró un modelo de la futura fábrica. El proyecto fue apoyado fervorosamente por el embajador argentino en Francia, Marcelo Torcuato de Alvear, con quien trabó una sólida amistad.

En 1922, ya en Buenos Aires, fue designado jefe del Departamento Técnico del Servicio Aeronáutico del Ejército, con asiento en los talleres de la EAM. Comenzó, así, una intensa actividad docente en el Curso Superior del Colegio Militar (actual Escuela Superior Técnica) y en la Escuela Militar de Aviación. También, fue presidente de la Subcomisión de Aviación para la adquisición de material aéreo (previsto por la Ley Secreta 11266 de Adquisiciones Militares).

Además, presentó la propuesta de la Fábrica, que fue aprobada por el presidente de la Nación, Marcelo T. de Alvear, y por su ministro de Guerra, general ingeniero Agustín P. Justo, su antiguo jefe. En junio de 1926, fue designado en la comisión especial para el estudio y proyecto del plan de obras necesarias para concentrar los arsenales militares, y las fábricas de pólvora y de aviones.

En particular, le cupo la responsabilidad de poner en marcha, organizar y dirigir la nueva Fábrica Militar de Aviones (FMA), incluso el entrenamiento y la capacitación del personal técnico y de los operarios. También, fue jefe de la Dirección de Aerotécnica (1927), cargo que desempeñó hasta ser reemplazado por el capitán aviador militar e ingeniero Bartolomé de la Colina.

Por razones geoestratégicas, se eligió Córdoba como el lugar más adecuado para instalar la Fábrica, en el paraje Las Playas, a 5 kilómetros de la capital, sobre la Ruta Provincial 20. El 10 de noviembre de 1926 fue colocada la piedra fundamental y se inauguró el 10 de octubre de 1927.

La producción en serie comenzó luego de adquirir, con el invalorable asesoramiento del capitán Antonio Parodi, las licencias de fabricación de algunos aeroplanos (biplano de escuela Avro Gosport 504K, monoplano de caza Dewoitine D 21) y del motor Lorraine-Dietrich de 450 hp.

Hacia fines de la década del veinte, la crisis económico-financiera mundial y las interferencias políticas y presupuestarias locales entorpecieron el normal desenvolvimiento del complejo fabril. Sin embargo, en 1928, se realizó el ensayo oficial de la primera aeronave nacida en la línea de montaje, un biplano Avro Gosport 504K, pilotado por el suboficial Segundo A. Yubel, acompañado por el ingeniero De Arteaga. En octubre de 1929 se concluyó el primer motor Lorraine-Dietrich 12 EW de 450 hp,

y un año después volaba el primer ejemplar de caza Dewoitine D 21, cuyo motor y la hélice también salieron de ese establecimiento.

De Arteaga ejerció la dirección de la FMA hasta febrero de 1931, y dejó en plena actividad una incipiente industria aeronáutica, y un plantel de técnicos y obreros argentinos especializados y experimentados que posibilitaron, por primera vez, la construcción de aviones y de motores en serie, a tono con otros países de avanzada.

Vuelto al llano, persistió en sus múltiples trabajos de estudioso, docente, escritor y conferencista. Un resumen de esta polifacética actividad incluye la autoría del proyecto y concreción de la FMA, la organización del primer laboratorio de ensayos de materiales aeronáuticos de la aviación militar, la participación en la Comisión de Estudio y Proyecto del futuro aeropuerto de la Capital Federal (Ley 12285), el proyecto del Canal Lateral al río Bermejo, la investigación del empleo de nuevos combustibles y la posibilidad de crear un carburante nacional, el dictado de clases de Aerodinámica General en la carrera de Ingeniería de la Universidad Nacional de Córdoba, el desempeño como jefe de Estudios e Investigaciones Aerodinámicas de la Dirección General del Material Aeronáutico del Ejército, el ejercicio de la Dirección de Aeronáutica Civil (1939-1941), y el registro del invento de una nueva ala para avión y de un sistema de reaprovisionamiento de combustibles para aviones en vuelo.



Fue autor de varios textos como “Comentarios al Reglamento de Ejercicios de Artillería de Campaña” (en colaboración), “Reglamento de Ejercicios para Artillería de Campaña”, “Preparación de Tiro para Artillería de Campaña”, “La Guerra Actual” (1914), “La Teoría de la Relatividad, la Experiencia y el Sentido Común”, “Arquitectura Aeronáutica Militar”, “Los Problemas del Combate Aéreo y sus Diversas Soluciones”, “Arquitectura de Grandes Aeronaves”, entre otros.

El mayor de Artillería retirado e ingeniero aeronáutico Francisco de Arteaga falleció a los 80 años, en Córdoba, el 21 de septiembre de 1962. Los restos de este caballero e infatigable hombre de ciencia descansan en el Cementerio San Jerónimo de aquella ciudad.

La Ley 18559, del 21 de enero de 1970, en su artículo 2.º, le otorgó el título de Benemérito de la Aeronáutica Argentina ■

EDUARDO JUAN AMORES OLIVER

## BRIGADIER GENERAL BARTOLOMÉ DE LA COLINA

Nació en La Rioja el 20 de octubre de 1894. Se incorporó como cadete becado en el Colegio Militar de la Nación en marzo de 1913. Por su aplicación y adhesión a los valores militares, fue ascendido a cabo cadete en octubre de 1914 y a cabo primero cadete en julio de 1915. A fin de año, egresó como subteniente de Artillería.

Su primer destino fue el Regimiento N.º4 de Artillería Montada, en Córdoba. En agosto de 1916, fue transferido al Colegio Militar como instructor. Dos años más tarde, regresó a la Unidad de Artillería. A fines de 1918, ascendió a teniente. Después de aprobar un curso especial del Colegio Militar, entre marzo de 1920 y enero de 1921, se incorporó a la Escuela Militar de Aviación de El Palomar. La capital mediterránea y el vuelo mecánico habían entrado definitivamente en la vida de Bartolomé de la Colina.



Recibió el diploma de Aviador Militar el 12 de enero de 1922. Durante un año permaneció en el Grupo N.º1 de Aviación como auxiliar de la Sección Fotografía y adscrito a la Escuadrilla de Caza. Su pasaje por el Grupo coincidió con la transformación de la Escuela Militar de Aviación original en una unidad aérea de combate siguiendo los dictados del director del Servicio de Aviación del Ejército, teniente coronel Enrique Mosconi.

En la Sección Fotografía, De la Colina entabló una relación cordial y de mutuo respeto con el jefe y primer experto en Fotografía Aérea del Ejército, el mayor Ángel María Zuloaga. Con la Escuadrilla de Caza, el 9 de Julio de 1922, participó en el gran desfile aéreo entre el Congreso y la Plaza de Mayo, con dieciocho máquinas, para conmemorar la Independencia. Al mando de un Savoia SVA 5, italiano, De la Colina formó en el ala derecha del comandante de la escuadrilla, capitán Antonio Parodi.

En ese período, realizó los legendarios vuelos de aplicación de fin de año. Las expediciones tenían el objetivo de explorar las rutas aéreas hacia los cuatro puntos cardinales de la Argentina. Integrando la segunda escuadrilla de caza, al mando del teniente primero Florencio Parravicini Diomira, junto con los tenientes Darío G. Becerra Moyano, Aníbal M. Barros y el sargento primero Dante Ferrari, el teniente Bartolomé de la Colina voló la ruta Oeste. Con cinco biplanos SVA 5, entre el 23 de noviembre y el 16 de diciembre de 1922, la formación siguió el itinerario que unía El Palomar, Mendoza y San Juan, y regreso. Recorrieron 2568 kilómetros en 18 horas 57 minutos.

Ascendido a teniente primero en 1922, fue comisionado al Ejército de Francia, donde se especializó en trabajos fotográficos, armamento y tiro de aviación. Oportunamente, se inscribió en la Escuela Superior de Aerotécnica de ese país, la más avanzada en industria aeronáutica. Capitán en 1926, prorrogó la comisión para realizar una pasantía de cuatro meses en la fábrica de aviones de Breguet, donde profundizó conocimientos en el tratamiento térmico de metales, usinaje y ensayos. Al terminar la capacitación práctica, trabajó dos meses en el Servicio Técnico de Aeronáutica de Issy les Molineaux. Se graduó de ingeniero aeronáutico el 15 de diciembre de 1927.

Se desempeñó en la Fábrica Militar de Aviones (FMA) en 1928 y como director de Aerotécnica en 1931. El Ejército Argentino validó su título francés y le otorgó el diploma de Ingeniero Militar en julio de ese año. Con el grado de mayor, el 15 de julio de 1936 dirigió esa planta fabril durante unos meses y luego prestó servicios en la Dirección General del Material Aeronáutico. Durante su gestión, se desarrolló la primera serie de aviones nacionales.

A mediados de octubre de 1931, en el máximo secreto, el mayor De la Colina organizó el vuelo de ensayo inaugural del avión nacional Ae.C.1. Y el 29, la máquina efectuó la presentación oficial.

Al respecto, De la Colina escribiría:

*«La más grande de mis aspiraciones ha sido construir un avión comercial exclusivamente nacional. Hace algunos meses iniciamos los estudios necesarios, durante días y noches, con entusiasmo y perseverancia salvamos todos los obstáculos que se presentaban [...] los trabajos de construcción y los talleres funcionaron febrilmente, en tres turnos, por espacio de muchas, muchas semanas, al cabo de las cuales el aparato estaba terminado [...]. El ensayo fue secreto [...] Di instrucciones al sargento Rodríguez sobre la forma en que debía pilotear, le hice toda clase de recomendaciones [...] Imagínense si el avión argentino fracasaba, mi carrera –que poco me importaba– quedaba tronchada, pero lo grave es que la Fábrica Militar de Aviones habría dado argumento a los derrotistas, para tejer quién sabe qué comentarios, aparte que corría grave riesgos una vida preciosa: la del piloto. [...] Pero cuando observé que el Ae.C.1 respondía perfectamente a las pruebas que lo sometían y que luego aterrizaba sin un solo inconveniente, sin una sola falla –tan comunes en los ensayos– mi espíritu fue presa de una intensa emoción, la más grande que he experimentado en mi vida».*

Entre mayo de 1932, en el Primer Salón de Aeronáutica montado en la Sociedad Wagneriana, Florida 936 de Capital Federal, se expusieron las líneas elegantes del Ae.C.2, avión de gran turismo, diseñado y construido en la FMA a partir del Ae.C.1. Un año más tarde, con nueve máquinas, el teniente coronel Zuloaga comandó la histórica Escuadrilla “Sol de Mayo” entre El Palomar y Río de Janeiro y regreso, con un recorrido total de 4560 kilómetros (6000 si se adicionan los 1500 de ida y regreso a la FMA). El 7 de julio de 1934, la FMA entregó a la Dirección General de Aeronáutica la primera escuadrilla de aviones militares compuesta por doce Ae.M.Oe.1. En esa oportunidad, De la Colina descubrió el monolito denominado Ala Simbólica y, dirigiéndose al teniente coronel Zuloaga, expresó:

*«[...] os hago entrega de esta bandada de aviones argentinos que allí os esperan, contruidos en este benemérito rincón de la Patria, [...] vuestra*

## BRIGADIER GENERAL BARTOLOMÉ DE LA COLINA

*pericia y corazón sabrá hoy, como ayer y mañana, hacer flamear las escarapelas de sus alas en un esfuerzo de superación constante, y que desde nuestras bases aéreas, adonde pronto se incorporarán, estarán siempre dispuestas a levantarse y convertirse en vigías permanentes de la seguridad, bienestar y progreso de la Nación».*

Por factores ajenos a De la Colina, la producción de los aviones nacionales se cerró en 1937, cuando se suspendieron definitivamente sus Certificados de Aeronavegabilidad. La frustración se inscribe en el extenso listado de fracasos argentinos. Quedó como legado la adquisición y producción de tecnología de avanzada y la capacitación de los recursos humanos, requisitos indispensables para ascender de la condición de país agroexportador a la de industrializado.

Con el grado de teniente coronel, prestó servicios a partir de marzo de 1938 en el Cuartel Maestre; desde el 21 de febrero de 1941 y durante tres años, fue director de Material Aeronáutico. Luego de ascendido a coronel, el 12 de febrero de 1944 asumió el Comando en Jefe de Aeronáutica y gestionó la transición entre el Arma de Aviación y la Secretaría de Aeronáutica. De acuerdo con el nuevo escalafón, el coronel De la Colina ascendió a brigadier.

Nombrado primer secretario de Aeronáutica el 4 de enero de 1945, renunció al cargo el 12 de octubre, por estar en desacuerdo con el desplazamiento del coronel Perón de la vicepresidencia de la Nación; pero al mes siguiente aceptó reasumir el cargo. Promovido a brigadier mayor, el 4 de junio de 1946 continuó sus funciones como ministro secretario de estado de Aeronáutica del gobierno constitucional. Se retiró como brigadier general en marzo de 1949.

Elegido personalmente por el coronel Perón, la obra creadora del brigadier De la Colina al frente de la Aeronáutica Argentina en todas sus manifestaciones es inabarcable en una reseña. Secundado por el brigadier César A. Ojeda y un grupo ferviente de aviadores militares, puso en marcha el proceso titánico de no solo organizar una nueva fuerza armada de la Nación sino de desarrollar la totalidad de los campos donde se cumple el quehacer aeronáutico: normativo, doctrinario, personal, material, técnico, de apoyo al vuelo, infraestructura. A los cinco años, sin lugar a dudas, la Fuerza Aérea Argentina era la mejor equipada y adiestrada de América del Sur.

Además de aviador militar, ingeniero aeronáutico e ingeniero militar, al brigadier De la Colina le concedieron los diplomas de Oficial de Estado Mayor de Aeronáutica y de Estado Mayor del Ejército, ambos honoris causa, en setiembre de 1946. El 31 de octubre de 1966, por Ley 17002 fue reconocido Precursor de la Aeronáutica Argentina.

Falleció el 28 de junio de 1967, en Córdoba, cerca de la Fábrica Militar de Aviones, por la que tanto había bregado para que fuese a la vanguardia de los países industrializados ■

COMODORO VGM (R) OSCAR LUIS ARANDA DURAÑONA

## TENIENTE BENJAMÍN MATIENZO

Militar y ciudadano ejemplar, Benjamín Matienzo López Alurralde nació en Tucumán el 9 de abril de 1891 y fue bautizado en la Iglesia Matriz del Jardín de la República. Al terminar la escuela primaria, cursó la secundaria en el Colegio Nacional. Empujado por su carácter tesonero y por el deseo de forjarse un futuro en la fragua de las armas de la Patria, ingresó al Colegio Militar de la Nación el 9 de marzo de 1909. Egresó como subteniente del Arma de Pontoneros el 31 de diciembre de 1910. Su primer destino fue el Batallón V de Ingenieros, de su ciudad natal.



A partir de noviembre de 1913, prestó servicios en Buenos Aires, en Paraná y nuevamente en Tucumán, hasta diciembre de 1915. Ascendió a teniente; se inscribió y fue aceptado en la Escuela Militar de Aviación (EMA) de El Palomar en 1916, en el 4.º Curso de ese centro de enseñanza. Fue compañero, entre otros, del teniente Luis Cenobio Candelaria. En ese entonces, la dotación de aeronaves para adiestramiento de la Escuela Militar de Aviación estaba compuesta por dos monoplanos Blériot y tres biplanos Farman. En marzo de 1917, aprobó el examen con un Farman y recibió el *brevet* de Piloto Aviador N.º111 del Aero Club Argentino. En junio de 1918, el Ministerio de Guerra le otorgó el título de Aviador Militar. Lo reintegraron a su Arma y realizó el Curso Regular de Tiro en Campo de Mayo; a fines de ese año fue destinado otra vez al Batallón V de Ingenieros, en Tucumán.

El cruce de las altas cumbres andinas era una de las más caras aspiraciones de los aviadores chilenos y argentinos, civiles y militares. Acicateados por la prensa y una antigua rivalidad entre los dos pueblos hermanos, la travesía por encima de la cordillera nevada era un desafío que seducía a los pilotos más audaces. Incluso, el Congreso de Chile había fijado un premio de 20.000 pesos para quien cruzase la cordillera entre los 31° y 35° de latitud sur. La definición aumentó la complejidad de la empresa. Las máquinas no solo tendrían que elevarse sobre los 4200 metros del Cristo Redentor en el hito Bermejo, del paso de Uspallata, sino que también deberían poseer autonomía suficiente para tomar altura y volar los aproximadamente 210 kilómetros de ancho de la cordillera en esa zona.

El primero en prepararse seriamente fue el ingeniero Jorge A. Newbery, que perdió la vida en 1914, durante los prolegómenos del intento. Años después, el teniente Luis Cenobio Candelaria había atravesado la cordillera por la zona más baja (Zapala-Cunco), el 13 de abril de 1918, con un Morane-Saulnier Parasol de 80 CV.

La situación cambió al cesar las hostilidades en Europa. Chile recibió en donación una escuadrilla de aviones Bristol con motor Le Rhone, de 110 CV, en noviembre de 1918.

El teniente aviador chileno Dagoberto Godoy Fuentealba, al disponer del material apropiado, el 12 de diciembre de 1918 unió Santiago de Chile con Mendoza y ganó el premio. El acontecimiento tuvo gran repercusión en América y, en especial, en la Argentina. El 5 de abril de 1919, aniversario de la batalla de Maipú, el capitán chileno Armando Cortínez Mujica repitió la proeza con un Blériot similar al de Godoy.

A comienzos de 1919, la Argentina también recibió en donación, en este caso, del gobierno de Francia, aeronaves con las potencias adecuadas para vencer los Andes. Se trataba de tres modernos cazas: dos Bébé Nieuport, modelo C.28 con motor rotativo Gnôme de 165 hp; y un SPAD modelo VII de 180 hp. Sin embargo, es necesario destacar que para los aviadores argentinos, el vuelo desde Mendoza se tornaba más difícil, cuando no una quimera, por los fuertes vientos oeste-este que soplan en altura. No obstante, ni bien probaron las aeronaves francesas, tres aviadores militares se decidieron a intentar la hazaña: el profesor de Vuelos de Oficiales de la EMA, capitán Pedro L. Zanni; el ya laureado teniente primero Antonio Parodi; y el teniente Benjamín Matienzo, quien, debido a sus excepcionales aptitudes para el pilotaje, en marzo de 1919 fue especialmente invitado.

El 28 de mayo de 1919, coincidieron las buenas condiciones del tiempo con el perfecto funcionamiento de los aeroplanos. Despegaron a las 6.40. Antonio Parodi, por la rotura de un pistón, a los veinte minutos estaba de regreso en Los Tamarindos. Zanni, a 1 hora y 8 minutos de la partida, había nivelado a 4000 metros, pero sólo se encontraba en el fondo del valle de Uspallata. En ese momento decidió volver, pues antes de partir habían calculado que, para asegurarse el arribo a Santiago, transcurrida una hora de vuelo debían encontrarse en Punta de Vacas, por lo menos, a mitad de camino. Cómo sería de fuerte el viento que en el retorno hasta Los Tamarindos, en lugar de una hora, Zanni empleó catorce minutos.

Matienzo, que volaba a siete minutos detrás de él, continuó. Las oficinas telegráficas del Ferrocarril Central vieron pasar el avión a las 8.20 por Puente del Inca; a las 8.30, por Las Cuevas; y a las 8.35, muy alto en la zona limítrofe del cerro Tolosa. A partir de ese punto, nadie más lo vio. El capitán Zanni afirmó que, probablemente, Matienzo había cruzado la frontera a las dos horas y cuarto de vuelo y, luego, desviado 15 kilómetros al norte de la línea ferroviaria.

En un estudio efectuado por el teniente Candelaria, a pedido del director del diario *Los Andes*, publicado en junio de 1919, calculaba que la velocidad de crucero de 170 km/h del Nieuport, a causa del viento apenas habría llegado a los 70 km/h en términos de desplazamiento terrestre (en números redondos había volado 140 kilómetros en dos horas). A lo sumo, le restaban diez minutos de autonomía. Si se considera la distancia de planeo sin motor, en ese tiempo hubiera podido alcanzar Santa Rosa de Los Andes (Chile). Pero no llegó.



Las evidencias permitieron suponer que, pese a haber sobrepasado los picos más elevados, en lugar de seguir hacia el suroeste por el territorio chileno que ya tendría a la vista, viró hacia el norte y procuró ganar velocidad con viento de cola, y aterrizar de emergencia en la vertiente argentina. Agotada su reserva de combustible, lo intentó sobre la masa de nieve de la montaña. La máquina se destrozó y quiso regresar a pie hacia Las Cuevas. Sin la vestimenta adecuada, el frío intenso y la fatiga mellaron su cuerpo, aunque no su espíritu. Agotado, se habría sentado a descansar al reparo de una roca. Alrededor del 20 de junio, el manto blanco terminó de bloquear los pasos. Las patrullas que lo buscaban se guarecieron y se suspendió la búsqueda hasta la primavera.

El 18 de noviembre de 1919, una partida encabezada por el comisario de la Policía Joaquín Pujadas, encontró su cuerpo lívido, yacente. Los indicios hacían pensar que había aterrizado sin inconvenientes en alguna terraza, desde la cual descendió y emprendió una caminata de, por lo menos, quince horas en dirección a Las Cuevas, dado el desgaste de las botas charoladas reglamentarias.

En 1950, luego de treinta y un años, se despejó el misterio. Encontraron el Nieuport a 4450 metros de altura, encima de la Sierra Real, jurisdicción de Las Cuevas, en el linde argentino-chileno. El lugar, ubicado en la vertiente argentina, solo pudo haberlo alcanzado después de sobrevolar territorio chileno, teniendo en cuenta la dirección del vuelo de la aeronave. Se infiere, por lo tanto, que Matienzo cruzó las altas cumbres y voló sobre territorio chileno aún a costa de su vida. Descendiente de una tradicional familia tucumana, tenía 28 años, era soltero y había acumulado 117 horas 44 minutos de vuelo y 328 aterrizajes. Su muerte, su vía crucis, fueron golpes muy difíciles de asimilar.

Los restos de este Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina descansan en su pueblo natal desde el 25 de noviembre de 1919. Un poeta, identificado solamente con las iniciales EHCB, en febrero de 1950, le dedicó el poema “Al teniente Matienzo”, que finaliza así:

*«Al evocarte majestuoso || como fuiste en la montaña || y en aquel día  
doliente, || como cuadra a fiel soldado, || ¡te saludo, mi Teniente!» ■*

COMODORO VGM (R) GABRIEL TOMÁS PAVLOVIC

## BRIGADIER CLAUDIO ARMANDO MEJÍA

**E**l brigadier Mejía nació en Capital Federal el 25 de noviembre de 1901. Hijo único, creció rodeado del afecto de sus progenitores. Tutor invalorable, su padre le inculcó desafiar las dificultades, aun a costa del bienestar. De él heredó esa predisposición innata para el manejo de cualquier tipo de vehículo y la casi enfermiza necesidad de volar. Él lo alentó y fue su más ferviente admirador. Por el contrario, la madre nunca aprobó que Claudio fuese aviador y recién se enteró cuando leyó un matutino alabando una exhibición de acrobacia. Aquella mañana, sin imaginar quién era el autor de las pruebas, estudió de cerca la fotografía y lo reconoció. Devota de comunión diaria, le encargó a un orfebre una pulsera con la imagen de la Virgen. Fundida en oro, en el reverso se leía: “Virgen de Luján, sálvalo”. Claudio la usó el resto de su vida. Le oraba, le agradecía, se peleaba con Ella cuando no salía una maniobra. La tuvo en su muñeca hasta que se la confió a su esposa antes de expirar pidiéndole que no la pusiera en el cajón porque se la iban a robar.



En 1918, Mejía ingresó al Colegio Militar. Evaluado con las máximas calificaciones en instrucción militar, también obtuvo las notas más altas en las ciencias humanísticas. Los jefes de compañía e instructores coincidieron en afirmar que se hallaba dotado de condiciones sobresalientes. Su carácter firme y la capacidad intelectual armonizaban con una contextura atlética privilegiada y una natural coordinación de movimientos. Gran gimnasta, hábil jinete y nadador incansable, los mandos del Colegio lo eligieron como tambor mayor. El porte marcial de Mejía encabezó la Banda del Cuerpo de Cadetes, desde su ingreso en 1918 hasta 1921, en que egresó como subteniente del Arma de Infantería.

La calle Florida fue escenario de las exclamaciones que suscitaban sus malabares con el bastón de nogal. Una estampa gallarda que reeditaría el 9 de Julio de 1945 durante el último desfile de su carrera. Estrenando el grado de comodoro, Claudio Mejía lideró la presentación inaugural de la Escuela de Aviación Militar. Impecable el nuevo uniforme azul acero. La visera de la gorra, larguísima. La capa negra, inflándose al andar, daba la impresión de que en cualquier momento podía alzar los puños hacia el cielo y volar. Volar, porque él era un comodoro que hacía acrobacia. En la Escuela, en El Palomar, en El Plumerillo o en donde fuera, cuando se corría la voz de que el jefe estaba por despegar, hasta el último soldado se arrimaba a la plataforma a contemplarlo.

Había volado desde que el comandante de la Infantería lo autorizó a que siguiera el llamado de las aves que revoloteaban sobre el campo de instrucción. Y no porque menospreciara la abnegada misión de los infantes, sino porque su espíritu inquieto

Había volado desde que el comandante de la Infantería lo autorizó a que siguiera el llamado de las aves que revoloteaban sobre el campo de instrucción. Y no porque menospreciara la abnegada misión de los infantes, sino porque su espíritu inquieto

necesitaba de horizontes más vastos, y porque sus reflejos de águila demandaban mayores desafíos. En marzo de 1924, sin que su madre lo supiera, pero con el apoyo de su padre, se incorporó al Grupo N.º1 de Aviación. Antes de cumplir veinte horas, voló el “solo” en septiembre de 1924 y, aunque parezca increíble, a la semana, el jefe de Pilotos lo apercibió por “efectuar maniobras no ordenadas”. Sanción que denotaba una osadía poco frecuente y que, al mismo tiempo, ponía en evidencia una pericia inusual. Más cómodo que pez en el agua, recuperaba un tirabuzón a escasos metros de la tierra o volaba a ras del suelo cabeza abajo. Conceptuado en forma sobresaliente, tanto en la faz práctica como teórica, en noviembre de 1924, con treinta horas de vuelo, se graduó de piloto militar; y en diciembre de 1925, de aviador militar.

Designado instructor, al poco tiempo fue, comandante accidental de la Escuadrilla de Caza. En 1926, integró la Escuadrilla de Artillería y voló los Breguet XIX de observación y bombardeo, de reciente adquisición. En 1927, lo destinaron a comandar la Escuadrilla de Caza. Por su cargo, debió ensayar el primer Dewoitine D.21 ensamblado en el Taller de El Palomar. Habrá sentido la dicha de volar una joya, cuyo “planeador tenía un comportamiento excepcional como avión de caza”. Con ese concepto, concluyó el informe que lo reveló como un innato piloto experimental, el único capaz de verificar si las especificaciones declaradas por los fabricantes eran ciertas.

Fue el ensayador audaz que, en abril de 1939, trizó el parabrisas de un Curtiss 75 O argentino, al sobrepasar los 1000 km/h en picada; el que, en marzo de 1935, probó un Dewoitine D.510 en el Centro de Casaux en Francia. En Varsovia, los fabricantes del PZL P.24 le pidieron que ensayara un prototipo. Luego de probar la maniobrabilidad, tomó altura y, con una pronunciada picada, tocó los 650 km/h que, según los cálculos, podía rendir el planeador. En Roma, evaluó un Breda 27 y un Fiat CR.32. Y en Alemania, voló el Heinkel más avanzado, el caza He.51. Con proa hacia las nubes, y con la potencia y la actitud que decían los manuales, marcó el mejor tiempo para alcanzar 6000 metros.

Antes de esas hazañas, Mejía había protagonizado otras. El 15 de octubre de 1928, cerca del mediodía, el público congregado en la Plaza de Mayo, haciéndose visera con la mano, oteaba el horizonte por donde se aproximaba la silueta plateada de un Dewoitine. El avión llegó a la vertical e inició un abrupto ascenso. De pronto, un escalofrío erizó la nuca de la gente. El D.21 había perdido la hélice. El zumbido desbocado del motor apagó los gritos de las damas. Se hizo el silencio y un murmullo de alivio confirmó que el avión, con el motor detenido, planeaba sin apuros hacia el río, efectuaba un suave viraje y enfilaba hacia la Costanera. La angustia renació en el momento en que el avión, tras una rápida maniobra, pasó por encima de un carro que se le interponía. Con un estrépito metálico tocó el pavimento y se arrastró hasta que el ala derecha chocó una columna de alumbrado. Detenido, de la carlinga se vio emerger la sonrisa ancha de Mejía saludando a la muchedumbre que lo había rodeado y que lo aclamaba.

En 1929 lo eligieron para retribuir la travesía del “Plus Ultra”. Viajó a los Estados Unidos y, con el auspicio de un mecenas, adquirió el Fokker trimotor “Friendship”. Por una decisión política, la expedición se canceló. Sin embargo, las prácticas en el exterior y en el país enriquecieron la experiencia del teniente primero que, a comienzos de 1931, reasumió el mando de la Escuadrilla de Caza. El 11 de mayo, con otros aviadores, trasladó los primeros D.21 construidos en la Fábrica Militar de Aviones. Con uno de ellos, en mayo de 1931 ejecutó 203 loopings y 59 immelmans. A principios de junio, la dotación de aviones se elevó a 15, con lo cual, el 23 de junio de 1931,

## BRIGADIER CLAUDIO ARMANDO MEJÍA

la Escuadrilla fue promovida a Grupo N.º1 de Caza. A Claudio Armando Mejía le cupo la honra y el orgullo de ser el primer jefe de un Grupo de Caza nacional.

En noviembre de 1931, el ministro de Guerra lo designó agregado aeronáutico en Italia. El camino hacia la Escuela de Caza de Aviano y a la élite de la 1.ª División Aquila del duque de Aosta estaba expedito. Dos años después, en enero de 1934, el capitán Mejía recibió el *brevet* de oro de la Casa Real.

El resto de su carrera y de la vida del brigadier Mejía no por ser menos intensa deja de ser apasionante. Pertenecen al terreno de la leyenda sus piruetas con los Curtiss III y Curtiss 75-O. Sus vuelos nocturnos y el aterrizaje milagroso de la escuadrilla que guió orientado por las cúpulas de la Basílica de Luján sobresaliendo encima del denso manto de nubes. El encuentro y casamiento en la edad madura con la hermosa empresaria Clara Rosa Echenique. La franca y desinteresada amistad con Juan Domingo Perón. El brillante desempeño como inspector de embajadas. El distanciamiento de su amigo cuando le rechazó la denuncia a un funcionario. Y la implacable investigación que soportó tras la revolución de 1955 cuando, con gran extrañeza, los auditores comprobaron que había devuelto hasta el cambio de los viáticos no gastados en las comisiones.



Para terminar de retratar a este aviador y ser humano fuera de serie, basta recordar dos sucesos. En octubre de 1981, cantó abrazado con los cazadores supersónicos de los Mirage III de Mariano Moreno durante una cena servida en su homenaje. En 1982, el brigadier Mejía se presentó en el Comando en Jefe de la Fuerza y, con ochenta años de experiencia y de dignidad en sus espaldas, solicitó formalmente ser incorporado y enviado a Malvinas.

El 22 de febrero de 1988, a los 86 años, el brigadier Claudio Mejía, sin un peso en el bolsillo, pero con el corazón rebosante de gratitud, entregó su alma al Señor en el Hospital Aeronáutico Central. Por unanimidad, la Asociación de Pilotos de Caza de la FAA lo ha elegido patrono de los cazadores argentinos ■

COMODORO VGM (R) OSCAR LUIS ARANDA DURAZONA

## CIRUJANO DE BRIGADA DOCTOR AGESILAO MILANO

El doctor Agesilao Milano ocupa un lugar destacado en el elenco de las personalidades que con verdadero espíritu científico y estudioso contribuyeron a desarrollar y perfeccionar las disciplinas vinculadas con la aviación.

Conocido como el *Ángel de la Guardia* de la Aviación Militar Argentina, nació en la ciudad de Buenos Aires el 1 de octubre de 1877. Perteneciente a una familia muy modesta, debió graduarse primero de farmacéutico para poder trabajar y solventar sus estudios de medicina.

Se incorporó a las filas del Ejército Argentino en 1890, cuando ingresó al Hospital Militar Central como enfermero de 2.<sup>a</sup> y ayudante de laboratorio, donde permaneció hasta 1897. En 1904, obtuvo el título de médico en la Facultad de Ciencias Médicas de la Universidad de Buenos Aires, con la tesis *Consideraciones sobre la epilepsia esencial*.

El 14 de mayo de 1914, fue dado de alta en la Sanidad Militar del Ejército como cirujano de cuerpo, asimilado con el grado de teniente primero, y pasó a prestar servicios en el Regimiento 7 de Caballería, con asiento en El Chaco.

La fecunda y destacada trayectoria del doctor Milano en la medicina militar se inició realmente el 3 de diciembre de 1914, cuando fue destinado a la flamante Escuela Militar de Aviación, creada dos años antes.

La Primera Guerra Mundial había demostrado la importancia del empleo militar de la aviación, lo cual exigió a los países beligerantes a prestar mayor atención a la selección de pilotos y del personal aeronáutico en general, mediante la aplicación de criterios y métodos científicos.

Consciente de la relevancia de la medicina aplicada a la aviación y de la conveniencia de introducirla en la incipiente aeronáutica militar, el doctor Milano comenzó una investigación de lo que ya se presentaba como una novedosa rama de la ciencia médica: la medicina aeronáutica.

Estudió atentamente los avances de esa especialidad en Francia, Inglaterra, Alemania Estados Unidos e Italia. Esta última fue su principal referente, ya que allí se encontraba un plantel profesional de especialistas prestigiosos en la materia y existían, además, los gabinetes psicofisiológicos de mayor reconocimiento mundial. También se interesó por la aplicación de la psicología en los exámenes médicos de la aeronáutica militar de los Estados Unidos.

Para hacer realidad el proyecto de crear un organismo médico especializado, dedicado a la selección y el control de los pilotos, se le encomendó al ingeniero Edmundo Lucius, jefe de los Talleres del Servicio Aeronáutico del Ejército, la misión de estudiar y



adquirir en Italia los aparatos e instrumentos que utilizaba el servicio médico de la aeronáutica militar de aquel país.

Fruto de sus inquietudes e iniciativa fue el Gabinete Psicofisiológico del Servicio Aeronáutico del Ejército, instalado en El Palomar, e inaugurado oficialmente el 29 de enero de 1922.

Agesilao Milano desempeñó el cargo de jefe del flamante Gabinete, desde el 24 de febrero de ese año hasta el 1 de octubre de 1933. Durante su gestión, desplegó una intensa labor demostrando sus notables cualidades profesionales por el celo y la dedicación que a diario ponía en práctica para seleccionar, atender y controlar a los pilotos; y por su deseo de convertirlo en un organismo científico prestigioso y de referencia para la aeronáutica militar de otras naciones.

Este Gabinete fue el primero en su tipo en América del Sur. Se organizó conforme a la concepción y a las directivas especialmente sugeridas por el doctor Milano. Desde sus comienzos, tuvo una orientación clara y definida que consistió en aplicar una metodología de selección integral de pilotos, mediante la consideración de tres aspectos: anatómico, fisiológico y psicofísico.

Para mantener adecuadamente capacitado al personal y, de esa manera, contribuir con el mejor funcionamiento del Gabinete, Milano envió a sus ayudantes a la Universidad de Buenos Aires a realizar estudios de psicología experimental en la Facultad de Filosofía y Letras, y fisiología del aparato circulatorio y del respiratorio en la Facultad de Medicina.

Además de los exámenes periódicos y de selección de los aviadores militares, el Gabinete Psicofisiológico prestó los mismos servicios a la Aviación Naval y a los pilotos de la Aviación Civil.

Gracias al impulso de su ilustre inspirador, el Gabinete Psicofisiológico adquirió un prestigio que trascendió rápidamente las fronteras del país, y se transformó en el referente ineludible para los médicos de la aeronáutica militar de Uruguay, Brasil, Perú, Chile y Paraguay. En numerosas oportunidades, esos profesionales lo visitaron para conocer su funcionamiento y metodología, y recibir los sabios y valiosos consejos del doctor Milano, con vistas a instalar institutos similares en sus países.

También desplegó una intensa actividad docente, orientada a la formación de especialistas en medicina aeronáutica. En la Escuela Militar de Aviación dictó clases de la materia higiene militar y del aviador. El 30 de enero de 1933, por su iniciativa, se creó un curso especial de medicina aeronáutica. Se realizaría anualmente en el Hospital Militar Central y en el Gabinete Psicofisiológico de El Palomar; en 1935, su duración se amplió a dos años.

Su labor intelectual e investigación científica fueron aspectos destacados de la personalidad de Milano, que dejó testimonios de su profundo conocimiento en nutridos y enjundiosos trabajos relacionados con la medicina aeronáutica y otras ramas de la medicina.

Sus inquietudes como estudioso de un área tan novedosa de la medicina ya se habían manifestado tempranamente en 1918, cuando publicó el artículo “Medicina y aviación”. Entre los trabajos más destacados se encuentran el estudio “Examen médico de los aviadores, cómo se le practica en el Gabinete Psicofisiológico del Servicio Aeronáutico del Ejército” (1923) y el libro *Medicina de Aviación* (1935).

El doctor Milano ascendió a cirujano de regimiento (capitán) en 1924 y a cirujano de brigada (mayor) cinco años después. Pasó a situación de retiro el 1 de octubre de 1933, pero su vocación y el amor hacia la Aeronáutica Militar lo motivaron a continuar brindando sus valiosos aportes en la Dirección General de Aeronáutica.

La comunidad aeronáutica celebró vivamente esta decisión al resaltar que *«conociendo su capacidad indiscutida, lógico era que su separación de ese medio científico no se realizara, habiendo sido recibida con simpatía la noticia de su continuación en ese difícil cargo que sin duda alguna constituye un premio a su labor tesonera y eficaz»*.

En el ámbito civil, ejerció su noble profesión en el campo de la pediatría, en la clínica médica del Patronato de la Infancia y en el Asilo Maternal Sur.

El padre de la medicina aeronáutica argentina y primer médico sudamericano especializado en esta rama, falleció en la ciudad de Buenos Aires el 10 de mayo de 1937.

Según el testimonio del suboficial ayudante Antonio Carini, uno de sus fieles colaboradores en el Gabinete Psicofisiológico de El Palomar, el doctor Milano: *«Era un padre para todos. Era muy comprensivo y muy bondadoso con sus subordinados, un médico excepcional, muy sencillo y humano. Era de esa camada de grandes médicos que honraron la profesión: Pedro Chutro, Finochietto y otros»*.

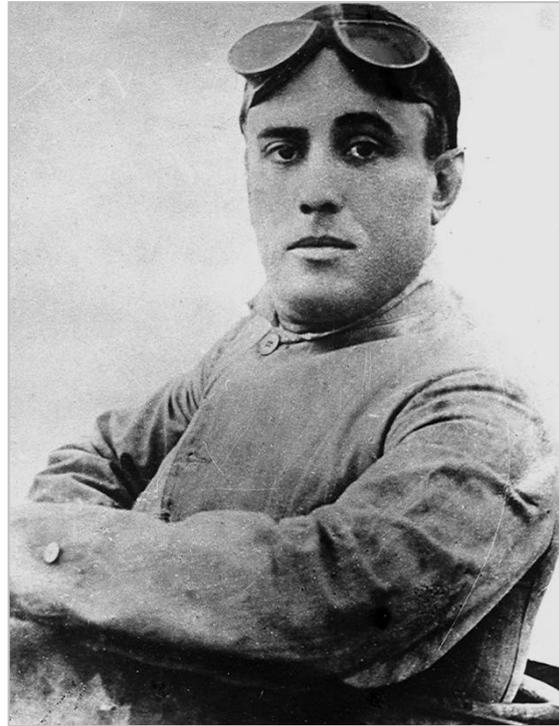
La trayectoria y la importante contribución del doctor Agesilao Milano recibieron un merecido reconocimiento al incluirlo entre los Beneméritos de la Aeronáutica Argentina, tal como lo estableció la Ley 18559 del 21 de enero de 1970, y al bautizar con su nombre el Hospital Aeronáutico Córdoba ■

MAGÍSTER LUIS FERNANDO FURLAN

## INGENIERO AVIADOR MILITAR JORGE ALEJANDRO NEWBERY

Nació en Buenos Aires el 27 de mayo de 1875. Se doctoró en Ingeniería Eléctrica en los Estados Unidos. Al regresar, fue el primer ingeniero del país con ese título. Incorporado a la Armada en 1898, lo comisionaron a Europa para adquirir materiales. Luego de pedir la baja en 1900, lo designaron en la Municipalidad de la Capital Federal con el encargo de dirigir la electrificación del alumbrado público y la red de tranvías, y construir el primer subterráneo porteño.

Deportista nato, poseía aptitudes físicas únicas, a tal punto, que practicó la mayoría de las disciplinas conocidas de la época. A los 8 años se entusiasmó con la natación; el remo lo atrajo cuando estudiaba en el Instituto Drexel de Philadelphia (EE.UU.). Aprendió boxeo americano e introdujo el box profesional en el país. Eximio esgrimista, su zurda dominaba la espada y el florete; también cultivaba el pedestrisimo. Hombre de acción y emprendedor de pura raza, sin descuidar sus obligaciones laborales y sociales ni los deportes, se hacía tiempo para dirigir comisiones y participar en numerosas instituciones de prestigio nacional e internacional como el Círculo de Espada y el Touring Club.



El 25 de diciembre de 1907 acompañó a don Aarón de Anchorena en el globo "Pampero". Soltaron amarras desde el campo de pruebas ecuestres de La Sportiva, en Palermo. Ascendieron, buscaron los vientos favorables y llegaron hasta Conchillas, Uruguay, del otro lado del Río de la Plata. Completaron así la primera navegación aérea realizada por argentinos con medios argentinos, en una jornada que se inscribiría en la historia como el comienzo de nuestra aeronáutica.

Desde ese momento, Jorge Newbery abrazó el vuelo gaseoso deportivo y, a la vez, se transformó en un convencido impulsor de su empleo bélico. Junto con un grupo de personalidades civiles y militares, fundó el Aero Club Argentino el 13 de enero de 1908. Vicepresidente 2.º de la Comisión Directiva, intervino en la redacción del estatuto que determinaba:

*«...ofrecer al Ministerio de Guerra el concurso para organizar la aerostación militar y fundar [...] una escuela [...] de aerostación militar y civil».*

Embarcado en un mismo sueño, se acercó más al Ejército y a la Marina. En compañía del mayor Waldino Correa, en febrero de 1908, piloteó la segunda ascensión del "Pampero" que, entre esa fecha y octubre, conducido por diferentes aeronautas, realizaría ocho ascensiones.

En la novena experiencia, en octubre de 1908, desapareció el “Pampero” y sus tripulantes: el doctor Eduardo Newbery, hermano de Jorge, y el sargento Eduardo Romero, circunstancial acompañante. La tragedia enlutó al país. En la práctica, el Aero Club se disolvió hasta abril de 1909, en que reiniciaron las actividades con una comisión renovada, presidida por Jorge Newbery. Los directivos reformularon la finalidad estatutaria. En su apartado f) se repitió la propuesta, pero ampliada: «*La fundación de una escuela y un laboratorio de aerostación y aviación militar y civil*».

A todo esto, una Ley nacional había constituido la Comisión Organizadora de los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo que creó, además, el Comité de los Juegos Olímpicos. Su presidente, el barón Antonio De Marchi, solicitó la colaboración de Jorge Newbery y del Aero Club para organizar una exposición, y una serie de juegos y competencias aéreas. Gracias a estas iniciativas, a comienzos de 1910, los cielos argentinos dieron la bienvenida



a los aviones con motores de explosión. Los hilos de la historia se habían terminado de entrecruzar. El tejido del que surgiría la aeronáutica argentina había tomado forma. En el telar, como un artesano tejedor de los tiempos, Jorge Alejandro Newbery manejaba la lanzadera.

Efectuó el primer vuelo en aeroplano en marzo de 1910 como pasajero de Alfredo Valletón. La volación mecánica también lo entusiasmó. Recibió clases de Emilio Aubrun y de Marcel Paillette. Superó las pruebas exigidas y obtuvo el *brevet* N.º 8 del Aero Club Argentino, en junio de 1910. Más adelante, pasados los festejos del Centenario, escuchó el llamado de los Andes. Viajó a Francia, adquirió un motor apropiado para desafiar las cumbres más elevadas de la cordillera y aprendió el “abc” del vuelo acrobático del piloto de ensayos de Morane Saulnier, Eugenio Gubert.

En 1912 presidió y dio bríos a la Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina. Convertido en motor de los preparativos para crear la Escuela de Aviación Militar que había impulsado desde el Aero Club, se brindó de lleno al quehacer que lo consagraría en forma definitiva. Al hacerlo, se especializó en mecánica, clima, meteorología y leyes de la atmósfera.

En El Palomar, se pudieron aprovechar la pista, los talleres y los hangares que en 1910 había levantado la disuelta Escuela Argentina de Aviación en los campos de pastoreo del 2.º Grupo de Artillería a Caballo. A ese predio, se trasladó el ciento por ciento del parque aerostático del Aero Club. Con donaciones y la contribución generosa de la comunidad, adquirieron los primeros aeroplanos y se contrató al instructor. El 10 de agosto de 1912, por un Decreto del Poder Ejecutivo Nacional, se creó la Escuela Militar de Aviación. Los ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascías fueron nombrados directores técnicos de los cursos. Asimismo, en una acción poco conocida, Newbery propuso el ingreso de una mujer, Enriqueta Fruchard, a los cursos regulares militares de aviación, idea que aguardaría ochenta años para concretarse.

En 1909, Jorge Newbery había aceptado la inscripción del mayor ingeniero Enrique Mosconi como socio del Aero Club. Muy pronto, ambos ingenieros, el militar y el

electricista, entablaron una franca amistad. Newbery, firme defensor del concepto norteamericano de que la propiedad pública integraba el patrimonio ciudadano, defendía la intervención estatal en materia energética. En 1910, cuando ya se hablaba de los aviones de motores de explosión, discutió la cuestión con Justino Thierry, profesor de Química en el Colegio Militar y jefe del laboratorio en la Dirección de Alumbrado. Juntos redactaron el ensayo *El Petróleo*. Ese año, al reunirse en Buenos Aires el Congreso Científico Internacional, Newbery y Thierry presentaron el libro de casi 300 páginas, donde esbozaban las ideas, desarrolladas más tarde por Enrique Mosconi, sobre la necesidad de crear reservas estatales en las zonas potencialmente petroleras.

En ocasión de ejecutarse el primer desfile aéreo de la aviación militar argentina el 25 de Mayo de 1913, Jorge Newbery cerró la formación piloteando el Morane Saulnier "Parasol". Con ese acto, cargado de simbolismo, epilogaba su actuación como instructor y formador de los primeros aviadores militares, a quienes también les dejó su pensamiento. Convencido de las perspectivas beneficiosas que ofrecía a la humanidad la utilización de aeronaves, tanto en el terreno bélico como en el campo del transporte de bienes y personas, con una asombrosa capacidad de síntesis, escribió sus ideas en diversos artículos de prensa.

Hacedor por excelencia, Jorge Newbery puso a la Argentina al tope de las marcas mundiales en distintas pruebas con globos y aeroplanos y conquistó un sitial de honor entre los Beneméritos de la Aeronáutica. Como precursor polifacético cuya obra científica, y hazañas deportivas y aéreas trascendían las fronteras de la Patria, pero sobre todo por su carisma, se convirtió en el primer ídolo popular. El 12 de noviembre de 1913, las autoridades nacionales le confirmaron el título de Aviador Militar.

En apariencia, Jorge Alejandro Newbery fue siempre fiel a su destino. Durante los escasos seis años en que se abocó a la navegación aérea, pareció escuchar siempre el llamado silencioso de los Andes. Ya tenía el avión, ya tenía el motor, sólo le restaba estudiar el terreno y tentar la prueba. En febrero de 1914 viajó a Mendoza, y en el tren Trasandino llegó a Las Cuevas. El 1 de marzo de 1914, en Los Tamarindos, Mendoza, mientras almorzaba con unos amigos y se aprestaba a regresar a Buenos Aires para ultimar los detalles, aceptó el pedido de efectuar una demostración con un avión que no le pertenecía. Como una cruel ironía de ese destino que, obviamente, desconocía, pero que nunca esquivó, durante ese vuelo inocuo, se estrelló.

Jorge Newbery perdió la vida, pero la Aviación Argentina ganó un prócer. Nos dejó su obra, su ejemplo y estampa de varón, y su pensamiento: *«Y así flotando sobre el océano inconmensurable de nubes, los sentimientos nobles y generosos, muchas veces reprimidos en el fondo de nuestro ser, se levantan sobre las necesidades mezquinas de la vida terrestre»*, escribió para la revista *Caras y Caretas*, en noviembre de 1912 ■

COMODORO VGM (R) GABRIEL TOMÁS PAVLOVIC

## BRIGADIER MAYOR CÉSAR RAÚL OJEDA

Con 17 años de edad, el 1 de febrero de 1924, César Raúl Ojeda ingresó al Colegio Militar. Egresó como subteniente en diciembre de 1926. Destinado en el I Batallón de Zapadores Pontoneros, sin pérdida de tiempo se inscribió en el Curso de Observadores Militares en el Grupo 1 de Aviación de El Palomar. Al finalizar en marzo de 1928, pasó al Colegio Militar, y a su primer destino nuevamente, en enero de 1929.

En marzo inició el segundo curso de la Escuela Militar de Aviación, y se graduó de aviador militar el 18 de diciembre de 1930.

Con el grado de teniente, prestó servicios en el Grupo N.º1 de Observación hasta febrero de 1933 en que pasó a la Escuela Militar de Aviación. Ascendió a teniente primero a fines del año siguiente.



Cursó el ciclo básico de la Escuela Superior de Guerra y, con la jerarquía de capitán, que alcanzó en diciembre de 1938, continuó con el curso superior. Se recibió de oficial de Estado Mayor el 3 de enero de 1940.

Debido a sus dotes intelectuales y vocación docente fue nombrado en la Academia del Estado Mayor del Ejército y en la Escuela Militar de Aviación. Dictó la materia Aeronáutica en la Escuela Superior de Guerra del Ejército. Como profesor, Ojeda les exigía a los aviadores que discutieran por escrito las ventajas y desventajas del uso, en los combates aéreos, de armas de bajo calibre y alta cadencia de fuego frente a las municiones de 20 milímetros de menor ritmo de disparo. Ascendió a mayor en 1942.

Escribió artículos en la *Revista de Informaciones* como “Armas y materiales de aviación” y “La aviación en la guerra actual, algunas enseñanzas derivadas del empleo de este medio de lucha en el marco de la conducción operativa y táctica terrestre”.

Al producirse la revolución del 4 de junio de 1943, los aires renovadores que habían movilizado a las Fuerzas Armadas se esparcieron entre los aviadores militares que, de inmediato, gestionaron ante el nuevo ministro de Guerra la reorganización de la aeronáutica argentina. El brigadier Ojeda recordaba las palabras con que, el 10 de junio de 1943, el coronel Perón recibió a un grupo de oficiales que le fue a pedir apoyo para constituir la aeronáutica autónoma:

*«Miren, en esta guerra que se está librando ya no se concibe una operación sin el concurso de la aviación. Y antes de que empezara, en Europa, ya la gente se trasladaba de un lado para el otro por vía aérea. En Río de Janeiro, cuando regresé a la Argentina (desde Italia), en el aeropuerto Santos Dumont, he visto que aterrizaba un avión cada cinco minutos, mientras que aquí, cada vez que pasa un aeroplano, miramos para arriba. Yo los voy a ayudar, pero necesito un aviador para trabajar conmigo».*

Los pilotos que habían concurrido a la reunión, por unanimidad, eligieron al mayor Ojeda. Él, a su vez, propuso a cinco de sus capitanes aviadores alumnos: Raúl H. Casanova, César A. Guasco, Carlos García Cuerva, Félix J. Jaureguiberry y Armando E. Bustos Videla. Este grupo pasó a la historia con el apodo de los Quintillizos. El mayor Ojeda y los citados fueron transferidos, en comisión, a la Secretaría de Guerra.

Constituido en impulsor su equipo y guía intelectual del proceso, el mayor Ojeda definió los organismos que constituirían la futura Secretaría de Aeronáutica. Los primeros en cambiar de dependencia fueron la Fábrica Militar de Aviones, la Dirección de Aeronáutica Civil y la Dirección General de Material Aeronáutico, cuyo director era el coronel Bartolomé de la Colina.

A fines de 1943, la Escuadrilla Aérea del Colegio Militar fue disuelta y sus alumnos trasladados a la Escuela de Aviación Militar de Córdoba para que los cursos comenzaran en aquel establecimiento en 1944.

El paso siguiente se dio el 11 de febrero de ese año. Por Decreto 3629/44, se creó el Comando en Jefe de Aeronáutica, con rango igual al Comando en Jefe del Ejército. El coronel Bartolomé de la Colina asumió el nuevo Organismo; y el mayor Ojeda, la Secretaría. De inmediato, organizaron el Comando con todas las reparticiones del Ministerio de Guerra. Naturalmente, pusieron énfasis en los aspectos técnicos vinculados con la aviación. En una carrera contra reloj, elaboraron las resoluciones y los proyectos.

A mediados de 1944, propusieron la sanción de la Ley Orgánica para el Personal Militar de Aeronáutica. El proyecto incluía las nuevas denominaciones de los grados. Basados en estudios de aviaciones extranjeras y en experiencias propias, determinaron los tiempos de utilización máxima del aviador y la duración de la carrera. Asimismo, definieron la Aeronáutica como el conjunto de actividades que se desarrollan en el aire y de las que, cumplidas en tierra, posibilitan la ejecución de las primeras. Estas tareas se agrupaban en Aeronáutica Militar y Aeronáutica Civil, y ambas concurrían en la defensa nacional. El Decreto 2630/44 excluyó del escalafón del Ejército al personal de Aeronáutica, con anterioridad al 1 de julio de 1944.

El mayor Ojeda ascendió a vicecomodoro en 1944 y pasó a la Secretaría de Aeronáutica, con el cargo de subsecretario. Gracias a su preocupación por la enseñanza de la doctrina, creó y condujo la Escuela Superior de Guerra Aérea. En un acto de honda significación, recibió el título de oficial de Estado Mayor de Aeronáutica, el 28 de febrero de 1945.

Los sucesivos cambios de destinos en ese primer año de la Secretaría de Aeronáutica evidencian la velocidad con que, a fuerza de prueba y error, se avanzaba en la organización de una cartera de Estado en la que todo estaba por hacer. El 3 de noviembre de 1945, todavía dirigiendo el Instituto, asumió la jefatura del Estado Mayor de la Fuerza Aérea. Una semana más tarde, sin perjuicio de sus funciones retomó el cargo de la Subsecretaría de la Secretaría de Aeronáutica y presidió la comisión que propuso la solución de los problemas de la defensa nacional. Ascendió a comodoro en 1945 e integró la Comisión Organizadora de la Flota Aérea Mercante Argentina. Nombrado miembro permanente del Tribunal de Calificaciones de Aeronáutica y suplente en el Tribunal de Calificaciones para el Personal Superior de Aeronáutica, en 1946. Cesó definitivamente como director de la Escuela Superior de Guerra Aérea, el 1 de febrero de 1947.

## BRIGADIER MAYOR CÉSAR RAÚL OJEDA

Ascendido a brigadier en 1947, reemplazó al brigadier De la Colina en la Secretaría en mayo de 1948. Al promulgarse la Ley de Ministerios, juró como primer ministro de Aeronáutica el 17 de marzo de 1949. Ascendió a brigadier mayor en 1950.

A los hombres hay que juzgarlos más por las obras que erigen, que por las que dejan de realizar. El brigadier Ojeda es uno de esos casos. Recordado por sus contemporáneos como trabajador y conductor inflexible, nunca pidió ni dio clemencia. Agraciado con la inteligencia necesaria, el destino lo ubicó en el sitio exacto para reflexionar y formarse una idea precisa de la situación y de los problemas de la aeronáutica argentina, civil y militar, de 1943. El coronel Perón confió en él para que le propusiera las soluciones. En él también confiaron el brigadier De la Colina y los aviadores que pusieron el hombro para que los aeródromos se multiplicasen, el tránsito aéreo se regulara, la voz argentina se hiciese escuchar en los foros internacionales, y los cielos de la Patria se poblaran cada vez más con aviones de guerra y de paz luciendo con orgullo los colores del pabellón.

El 2 de octubre de 1951, herido en su amor propio y profesional, el brigadier Ojeda asumió la responsabilidad por la actitud de los oficiales de la FAA que se plegaron al levantamiento del 28 de septiembre y renunció al cargo. Solicitó alejarse de la Fuerza el 30 de abril de 1952, aunque fue dado de alta en el Cuerpo de Retiro Activo el 30 de abril de 1953. En esa condición, revistó en la Dirección General del Personal hasta el 11 de octubre de 1957, fecha de su retiro definitivo. Falleció en Buenos Aires el 28 de septiembre de 1991 ■

COMODORO VGM (R) OSCAR LUIS ARANDA DURAZONA

## VICECOMODORO MARIO LUIS OLEZZA

Nació el 29 de febrero de 1929 en la Capital Federal. Tras cursar el Colegio Nacional de Buenos Aires, el 5 de marzo de 1947 se incorporó a la Escuela de Aviación Militar en Córdoba. Egresó el 9 de diciembre de 1950. Prosiguió su carrera en la Aviación de Caza volando el Gloster Meteor. Se interesó en la actividad civil, y ante la falta de candidatos, fue presidente del Aero Club Argentino durante un año.

Su contacto con los temas antárticos se produjo al egresar del Curso Básico de la Escuela de Comando y Estado Mayor. Mientras era ayudante del jefe de Estado Mayor General, se hizo cargo de la jefatura de la División Antártica, en forma accidental, durante un mes, pero debió quedarse varios más.

Comenzó interesándose por la fundación de la Base Orcadas en 1904 y por los actos de soberanía de civiles y militares en los archipiélagos subantárticos; y por los vuelos de la Fuerza Aérea y de la Armada al casquete polar, que habían culminado ese año con el aterrizaje de los Douglas C-47 de la Armada en el Polo Sur, el 6 de enero de 1962, en la Base Amundsen Scott de los Estados Unidos.

Pronto advirtió que faltaba una acción continuada, planificada como estrategia nacional, que posibilitara, en forma coordinada, sistemática y, de ser posible, regular, operaciones aéreas sobre el Sector Antártico Argentino. Con esa convicción, afirmaba que la meta argentina estaba en el Sur, en las rutas transcontinentales por el Polo Sur. Para difundir su punto de vista, en su oficina, muy visitada por los mandos superiores de la Fuerza Aérea, colocó el mapa invertido, con el Polo Sur y el Sector Antártico arriba.

Esto dio lugar a pensar en un vuelo a través del Polo Sur apoyándose en la Base Matienzo. Para ello, se necesitaba un C-47 con capacidad de despegue del continente, volar hacia la Antártida, anevizar sobre esquíes y, de allí, ejecutar el asalto al Polo Sur (Base Amundsen Scott), Base McMurdo y Oceanía.

A fines de 1962, el comandante en jefe, brigadier Cayo Alsina, condicionó el proyecto a que se ejecutaran ensayos en el continente, en un ambiente similar al antártico. Así nació la “Operación Upsala”, para practicar anevizajes con un C-47 sobre los hielos continentales del glaciar del mismo nombre. Del éxito de esta operación, dependía la autorización para continuar.

En El Palomar, el TC-33 fue acondicionado con los esquíes adquiridos para el T-20, cuyo proyecto había fracasado en la época de las primeras penetraciones aéreas a la Antártida. Despegaría del aeródromo de Lago Argentino y anevizaría en el sector norte del glaciar, aproximadamente en la latitud del lago Viedma. Una patrulla terrestre, con



personal de la Fuerza Aérea y del Instituto de Hielo Continental Patagónico, demarcaría la zona posible de anevizaje. Como apoyo, lo acompañaría el C-182 LQ-ZKF, de la Base Oficial de Aviación Civil.

El comandante de aeronave, capitán Olezza; el primer piloto, teniente Carlos Corino; los mecánicos, suboficial ayudante Miguel Acosta y suboficial auxiliar José Biain; el radioperador, cabo principal Luis Gerosa; el comisario de a bordo Francisco Taboada; y el fotógrafo, suboficial mayor Osvaldo Fernández, aterrizaron en el glaciar a las 10.19 del 7 de junio de 1962.

Al regresar, Olezza entregó su informe final, con las recomendaciones para operar en el glaciar y la sugerencia de transformar el TC-33 de carga en TA-33 antártico para realizar el vuelo transpolar entre octubre y diciembre de ese año.

En octubre, en un viaje a Reconquista con el comandante en jefe, Olezza logró que ordenara la preparación del TC-33 de inmediato; se estaba gestando el vuelo transpolar. Con gran entusiasmo, el personal del Grupo Técnico 1, del Depósito Antártico de El Palomar y de la División Antártica se unió a Olezza para organizar la travesía.

Además de Olezza, la tripulación estaba integrada por: primer teniente Carlos Beltramone, copiloto; comandante Enrique Zambrano y primer teniente Eduardo Massa, navegadores; suboficiales ayudantes Juan C. Nasoni, Miguel Acosta y José M. Biain, mecánicos de vuelo; cabo principal Luis Gerosa, radioperador. El teniente coronel Jorge E. Leal del Departamento Antártida del Ejército viajaba como observador, y el teniente Alfredo Cano, quien se integraría a la dotación de la Base Matienzo, se constituiría en el primer relevo que llegaba a la Antártida por modo aéreo.

El 2 de noviembre arribaron a la Base Matienzo. Debido a las condiciones de la pista, con nieve blanda y serios inconvenientes para mover los esquís, el despegue para continuar hacia la Base Amundsen Scott fue imposible. Esto demoró el vuelo casi un mes. Hubo que acondicionar a pico y pala una superficie de 800 metros sobre hielo en el *nunatak* adyacente y pedir la compra urgente de cohetes JATO en los Estados Unidos. Pero el avión que los transportaba se estrelló en Panamá. El plazo para ejecutar la misión se vencía.

En la Estación Ellsworth, cedida por los EE.UU. a la Argentina en 1958, había cohetes JATO dejados por los norteamericanos, que constituían la única posibilidad de continuar la Operación Sur. El 1 de diciembre, el TA-33 despegó con nueve horas de autonomía hacia esa base situada a 40 millas al oeste de la Base Belgrano, y a 900 de Matienzo.

Arribaron a Ellsworth. Como los JATO no tenían iniciadores, los fabricaron ellos mismos. Luego de varias pruebas, decidieron despegar hacia Amundsen Scott con las primeras luces del 10 de diciembre. Lo hicieron a la 4.55 y sobrevino la catástrofe: el avión se incendió en la carrera de despegue. Olezza tuvo una actuación destacada durante la evacuación y, por ello, recibió una felicitación del comandante en jefe, brigadier general Carlos C. Armanini.

La idea del vuelo transpolar sufrió un serio revés en la opinión de los mandos, pero Olezza pudo reflotarla y preparar el TA-05 en El Palomar, al que le montaron una turbina Turbomeca Marboré II. El nuevo intento fue realizado por esa aeronave y por los Beaver P-05 y P-06. El 3 de noviembre de 1965 a las 2.45, hora argentina, despegaron desde la Base Belgrano hacia Amundsen Scott. Luego de ocho horas aterrizaron en el Polo Sur, cumpliendo la primera parte de la travesía antártica. Allí terminó el vuelo de ida para los

Beaver, tripulados por el primer teniente Eduardo Fontaine y el suboficial principal Juan Carlos Nasoni (el P-05), y el capitán Jorge R. Muñoz y el primer teniente Alfredo Abelardo Cano (el P-06). En tanto que la tripulación del TA-05 estuvo compuesta por el comandante Olezza, el capitán Carlos F. Bloomer Reeve, el primer teniente Roberto Tribbiani, el suboficial principal Guillermo Héctor Haeusser, los suboficiales ayudantes Miguel Armando Acosta y Juan Carlos Rivero, el capo primero Gerardo Mateos, y el sargento ayudante del Ejército, Julio Germán Muñoz.

El TA-05 despegó el 12, hacia la base estadounidense McMurdo, situada en la costa del Mar de Ross, al otro lado de la Antártida, donde arribó luego de casi seis horas de vuelo. El 24 de noviembre despegó a las 19.50, hora de Nueva Zelanda, y sobrevoló el Polo Sur a las 2.20. Allí se le unieron los Beaver y pusieron proa a la Base Belgrano, donde aterrizaron luego de trece horas. El vuelo transpolar estaba cumplido de ida y vuelta.

Desde siempre Olezza había bregado por una pista que permitiera aterrizar con ruedas en la Antártida. Luego de varios estudios geomorfológicos, se seleccionó la meseta de la isla Marambio (Seymour), de 14 por 8 kilómetros y una elevación de 198 metros sobre el nivel del mar. Para ocupar la isla y construir una pista, el 30 de agosto de 1969 anevizaron en la Bahía de López de Bertodano dos Beaver, uno de la FAA y el otro de la Armada. El P-03 estaba tripulado por el teniente Oscar J. Pose Ortiz de Rozas y el suboficial principal Ramón A. Velázquez. En cuatro vuelos sucesivos, se trasladaron ocho hombres que constituyeron el grupo inicial designado por Olezza como “Patrulla Soberanía”. De a poco se sumarían otros efectivos, que con pico y pala, viviendo en diez carpas y en precarias condiciones, comenzaron la construcción de la pista.



El 10 de setiembre en el TA-05, Olezza arribó a Petrel como jefe del Grupo de Tareas Antárticas. Al finalizar la construcción de los primeros 300 metros de la pista, junto al teniente Pose y al suboficial Velázquez, realizó el primer aterrizaje con ruedas en la Antártida, en el P-03, el 25 de setiembre de 1969. Cinco días después recibió la Distinción al Mérito Aéreo Antártico, en reconocimiento de tanto esfuerzo.

El vicecomodoro Olezza pasó a retiro el 22 de junio de 1971 y se dedicó a la prensa escrita, en el diario *Clarín*, y a la radiofónica. Fue director de LRA 1 Radio Nacional en 1975. Falleció el 5 de junio de 1977, al estrellarse en un avión civil, a causa de condiciones meteorológicas marginales en Virreyes, Buenos Aires ■

COMODORO VGM (R) RAMÓN PASTOR VIVAS (†)

## BRIGADIER MAYOR RICARDO PEDRO OLMEDO

El brigadier mayor Ricardo Pedro Olmedo nació en Mendoza el 22 de mayo de 1906. De niño, fue testigo de dos hechos que cambiaron su vida: la trágica muerte del ingeniero Jorge A. Newbery con el aeroplano Morane Saulnier de Teodoro Fels, el 1 de marzo de 1914 en Los Tamarindos; y el pasaje de la escuadrilla integrada por Pedro Zanni, Antonio Parodi y Benjamín Matienzo sobre la ciudad cuyana, el 25 de mayo de 1919, cuando se preparaban para el cruce de la cordillera de los Andes.

El 1 de marzo de 1922 ingresó al Colegio Militar y el 22 de diciembre de 1925 egresó como subteniente en el Arma de Infantería. Su primer destino fue el Regimiento N.º8 de Infantería, en Campo de Mayo.



El 15 de marzo de 1928 inició el Curso de Aviación 12, de la Escuela Militar de Aviación de El Palomar, donde se graduó como observador y aviador militar a fines del año siguiente.

En 1930, se incorporó al Grupo 3 de Observación de la Base Aérea Militar General Urquiza (Paraná). Continuó sus servicios en la Fábrica Militar de Aviones (Córdoba), en 1932. Fue el primer aviador militar destinado en ese establecimiento, donde organizó los Servicios de Seguridad y Guardia con personal militar de Aeronáutica. En 1933, regresó a Paraná como jefe de escuadrilla.

Destinado a la Escuela Militar de Aviación, se desempeñó como profesor de bombardeo. Ascendió a capitán el 31 de diciembre de 1936 y pasó a la División Aérea N.º1. Retomó la enseñanza de la teoría y práctica del bombardeo en la Escuela de Aplicación, a partir del 1 de marzo de 1938 hasta el 8 de julio. Su nuevo destino fue el Comando de Aviación de Ejército. En diciembre de 1941 ascendió a mayor, y a fines de 1944 a vicecomodoro.

En los comienzos de 1945, al crearse la Secretaría de Aeronáutica y reestructurarse la Dirección de Aviación Civil, fue nombrado director de Aviación Comercial. En este cargo, y en coordinación con Correos y Telégrafos de la Nación, estableció un sistema de correo aéreo en la Mesopotamia.

Su gestión en la Aviación Comercial fue fundacional ya que, hasta ese momento, la Dirección de Aviación Civil, que debía ocuparse de la aviación comercial, sólo atendía lo referente a aviación deportiva. Desde fines de los años 20, el país había comenzado a ser destino final de varias empresas aéreas extranjeras. La primera de ellas, de origen francés, fue la Compagnie Latécoère Aéropostale, a la que su nuevo dueño designó Compagnie Générale Aéropostale, y luego Aeroposta Argentina.

Para transportar correspondencia al sur, Aéropostale había realizado un contrato directamente con Correos y Telégrafos de la Nación, sin que la Dirección de Aviación Civil tuviera injerencia en el trámite.

La tarea organizativa en el área comercial de Aviación Civil fue ejecutada por el vicecomodoro Olmedo, primer director de Aviación Comercial, de acuerdo con lo normado por el Decreto 9358 del 27 de abril de 1945.

Ese Decreto constituyó la política del Estado en aeronavegación. Principalmente, en el artículo 4º), definía que *la aviación comercial y deportiva, como toda otra actividad aérea civil, se desenvolverá en el país bajo un régimen de amplio apoyo y fiscalización del Estado*. Bajo estos postulados quedó organizada la Dirección de Aviación Comercial el 31 de diciembre de 1945.

El 9 de junio de 1945 fue designado director de Tránsito Aéreo y organizó las especialidades que conforman esta entidad, constituyéndose así en su verdadero fundador. Ejerció ese cargo hasta el 26 de setiembre de 1950, en que pasaría a director general de Circulación Aérea y Aeródromos.

Entre sus colaboradores, se destacaron los siguientes oficiales: Horacio M. Rodríguez, en comunicaciones radioeléctricas; Juan B. Otheguy y Hjalmar G. Henrichsen; y Luis M. Riviere, en meteorología. Algunos suboficiales, como Garmendia, a cargo de la instalación de estaciones radioeléctricas en el interior; y Moltoni, del depósito de material de comunicaciones en Villa Devoto; y se contrató al capitán italiano Bianchedi, experto en comunicaciones.

Uno de sus logros fue la Ley 13007, mediante la cual, la Secretaría de Aeronáutica consiguió la aprobación de los contratos con las empresas aerocomerciales extranjeras para adquirir el material de comunicaciones destinado al ordenamiento del tránsito aéreo. La exactitud de esos contratos, en cuanto a las mejoras y al precio determinado por los futuros usuarios y aceptado por las empresas, fue elogiada en el debate parlamentario del 29 de agosto de 1947.

Las actuaciones más sobresalientes de su gestión fueron: poner en marcha la red radioeléctrica de la Dirección de Tránsito Aéreo; crear las regionales de Tránsito Aéreo; ser delegado de Aeronáutica en el Consejo de Meteorología de la OACI, en mayo de 1946, y en la Conferencia Regional del Atlántico Sur en Río de Janeiro, a partir del 18 de julio de 1947; y comisionado a Montevideo con la misión de preparar las bases y los detalles técnicos para el enlace de los servicios radioeléctricos de movimiento de aeronaves y meteorología, el 13 de enero de 1948.

A fines de ese año, ya brigadier, ejerció la Dirección General de Tránsito Aéreo. Fue inspector de Comunicaciones a partir del 13 de setiembre de 1950; y director general de Circulación Aérea y Aeródromos, desde el 26 de diciembre hasta el 30 de enero del año siguiente. Luego fue enviado como agregado aeronáutico a la Embajada Argentina en Gran Bretaña y jefe de la Misión Aeronáutica en Europa. El 16 de enero de 1953 se retiró con el grado de brigadier mayor.

Es autor de *Testimonios Aeronáuticos* (DEH 2003), en los cuales revela aspectos poco conocidos de la etapa fundacional de la Fuerza Aérea Argentina. Con una simple y, a la vez, significativa metáfora, define su concepción del deber ser de la Aeronáutica, a la que dedicó su vida. Con la sencillez que lo caracteriza, pero con el valor de haber sido testigo directo y en muchos casos actor, dice:

*«... Desde la cuna aprendí a levantar la vista y mirar los cerros. En esas circunstancias, alguna vez vi volar un ave sobre las cumbres nevadas. Era un cóndor que volaba sereno, horas y horas. No siempre. Dependía de las condiciones meteorológicas el verlo o no. Al respecto, nunca saqué*

*conclusión alguna. Pasaron los años y, ya mayor, volví a pensar en el ave y me dije que, de haber sido de rapiña, hubiera volado sobre la llanura buscando su presa. Allí podría ver y cazar cabritos, liebres y conejos. Pero ésta no, en lugar de volar al acecho buscando comida, circulaba en lo alto de los picos nevados, seguramente porque vigilaba y cuidaba el nido y sus pichones. Mientras sus polluelos, ajenos a los peligros, se recreaban en los nidos, el cóndor estaba listo a lanzarse en picada contra cualquier alimaña que amenazase su hogar. Esa es la misión de la Fuerza Aérea. Por este motivo, el edificio que aloja a los comandos superiores de la institución fue bautizado Cóndor».*

En el momento de escribir estas palabras, el brigadier mayor Olmedo tenía 97 años. La publicación de *Testimonios Aeronáuticos* fue prologada por el brigadier mayor Carlos E. Corino, entonces presidente del Centro Aeronáutico de Estudios Estratégicos. Luego de reseñar la participación de Olmedo en todas las etapas de la Aeronáutica Argentina: pionero, consolidación, desarrollo y adultez, interpretando el sentir de los camaradas que lo conocían, expresó:

*«La Argentina del bicentenario nos reclama asumir los genes biológicos y culturales, conciliar diferencias, consensuar un futuro convocante, y construirlo desde el presente con valor y amor. Valor significa servir a ideales nobles, con pensamientos claros y fieles. Amor significa renunciamentos; significa “conciliación”... o sea, nada más y nada menos, acuerdos del corazón.*

*»Señor Brigadier Mayor D. Ricardo Pedro Olmedo, en el centenario de la epopeya de Kitty Hawk, en sus jóvenes 97 años y próximo al bicentenario de la Patria, muchas gracias por su aporte a la memoria institucional».*

El brigadier mayor Ricardo Olmedo falleció en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el 22 de abril de 2011 ■

COMODORO VGM (R) RAMÓN PASTOR VIVAS (†)

## TENIENTE MANUEL FÉLIX ORIGONE

A comienzos de 1913 se programó un raid aéreo entre El Palomar y Mar del Plata. Por iniciativa de los socios del Club Mar del Plata, la carrera intentaba darle más brillo a los festejos que preparaba la ciudad balnearia para inaugurar la nueva rambla sobre la playa Bristol. Con el auspicio y supervisión del Aero Club Argentino, la competencia se previó para el domingo 19 de enero. Los aviadores partirían desde los aeródromos de El Palomar y de Villa Lugano, con una escala técnica en Dolores (Buenos Aires).

Participarían el prestigioso aviador y constructor de aeroplanos francés Paul Castaibert, el piloto alemán Heinrich Lübbe y, autorizados por el Ejército, el cabo conscripto Teodoro Fels y el teniente Manuel F. Origone, que hacía menos de un mes había recibido el *brevet* N.º17 de Piloto Aviador.



El día de la partida despuntó desfavorable. Hacia el sur, el horizonte se iluminaba con los relámpagos, y un viento fuerte y arrachado anunciaba la proximidad de la tormenta. Con la primera claridad del alba, a las 4.38 Lübbe despegó de El Palomar con su monoplano Rumpler Taube. Con el alemán, viajaba el ingeniero Alberto Mascías como representante del Aero Club y fiscalizador de la prueba. Origone y Fels, con sus monoplanos gemelos Blériot XI Gnôme de 50 hp, decolaron minutos después, también desde El Palomar; casi al mismo tiempo, Castaibert partía de Villa Lugano con un aparato de diseño y construcción propia.

Las nubes de tormenta sobre el Riachuelo obligaron a Lübbe a regresar; aunque, media hora más tarde, salió nuevamente pues las condiciones meteorológicas eran fluctuantes, con tendencia a empeorar. Castaibert llegó a Dolores cuando comenzaba a llover. Fels, tras escapar de una zona de remolinos, aterrizó en General Belgrano al igual que Lübbe que tocó tierra en el campo de Juan Hunter en Jeppener, cerca de Coronel Brandsen.

Origone, había enfilado directamente hacia Dolores. Cuando sobrevolaba la zona comprendida entre las estaciones de Domselaar y Ferrari, a escasos metros de las vías del Ferrocarril Sur y de la Ruta Nacional 210, se produjo la catástrofe. Según noticias recogidas entre los vecinos, el aeroplano, luchando contra el viento huracanado, fue literalmente azotado contra el piso desde una altura aproximada de trescientos metros. Adolfo Carafi, testigo del accidente, relató el suceso:

*«Eran las 5.35 de la mañana. Nos hallábamos entre las estaciones Domselaar y Ferrari, frente al kilómetro 55, arreglando nuestro automóvil. De pronto, el ruido de un motor nos hizo percibir al aeroplano que marchaba en dirección al sur, más o menos a una altura de trescientos metros. Siguiendo su ruta lo vimos entrar en una nube y balancearse lateralmente.»*

*Luego, el movimiento se hizo más brusco hasta que el aparato se dio vuelta y quedó con las ruedas para arriba. En esa posición describió una amplia curva hacia el norte, cayendo lentamente hasta más o menos una altura de cincuenta metros, desde donde se precipitó al suelo en línea oblicua. Quedó con las alas para abajo. Corrimos los 35 metros que nos separaban del lugar para socorrer al aviador. Las alas se encontraban intactas, lo mismo que el resto del aparato, con excepción de la hélice y de uno de los cilindros del motor. Como el cuerpo estaba cubierto por el aparato, fue necesario romper una de las alas, descubrimos entonces el cuerpo, el rostro desfigurado. El doctor Groppo [viajaba con Carafi] comprobó que el pulso latía como en estado normal, y continuó así en los primeros momentos. Más tarde empezó a decaer, hasta que a los veinte minutos, se extinguió».*

Los demás participantes no pudieron arribar a Mar del Plata. Fels reanudó el vuelo, pero el vendaval lo obligó a aterrizar de manera definitiva en Ranchos. Lübbe y Mascías por las mismas causas descendieron en General Belgrano. Por su parte, Castaibert, pese a eludir la tempestad, enterado de la tragedia interrumpió el raid y regresó a Buenos Aires.

Pasadas las 7 de la mañana, la Escuela de Aviación Militar informó de la desgracia. El ambiente aeronáutico civil y militar del país se conmocionó. Una multitud veló el cuerpo en la casa de un compañero. Más tarde, el féretro, envuelto en una bandera de seda, fue llevado a pulso hasta la Chacarita. En el transporte se alternaron sus hermanos; el director de la Escuela de Aviación Militar, teniente coronel Arenales Uriburu; los directores técnicos de la Escuela, ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascías; y sus compañeros de curso. El cortejo llegó al cementerio, donde esperaban miles de personas; una formación del Regimiento 4 de Infantería, al paso del ataúd, presentaba armas, mientras la banda militar ejecutaba una marcha fúnebre. Finalizados los discursos, se depositó el cajón en la bóveda de la familia González, al tiempo que doblaba la campana y la Sección del Regimiento 4 de Infantería descargaba tres salvas en su honor.

Años después, a iniciativa del diario *La Prensa*, se le encargó al escultor italiano Arturo Tonagnini un monumento costeadado por suscripción popular. En 1917, fue emplazado en Villa Mercedes (San Luis), en una plazoleta ubicada frente a la casa paterna que, desde entonces, lleva su nombre.

Manuel Félix era uno de los catorce hijos del próspero inmigrante genovés Rafael Origone y de la argentina doña Dolores Pereyra. Nacido en Villa Mercedes, el 6 de enero de 1891, al finalizar la escuela secundaria ingresó al Colegio Militar de la Nación en 1908. Egresó en diciembre de 1910 como subteniente del Arma de Artillería, noveno en el orden de mérito de la Promoción 35.



Con la recomendación de sus superiores, debido a su destacado desempeño como cadete, fue destinado al Regimiento 1.º de Obuses de Campaña. El naciente fenómeno

## TENIENTE MANUEL FÉLIX ORIGONE

de la aviación pronto atrajo la atención de Manuel Félix que, además de adquirir un aeroplano Blériot XI Gnôme de 50 hp, aprendió a volar con el instructor francés Marcel Paillette.

En 1912, aún subteniente, se inscribió en el primer Curso de Aviación de El Palomar. El 20 de diciembre obtuvo el *brevet* internacional de Piloto Aviador N.º17 expedido por el Aero Club Argentino y se transformó en el segundo oficial del Ejército en conseguirlo, después del teniente primero Goubat. El 15 de enero de 1913, a los 22 años, ascendió a teniente. Cuatro días más tarde falleció.

En su homenaje, el 12 de enero de 1942, por Decreto del Poder Ejecutivo se instituyó el 19 de enero como “Día de los Muertos de la Aviación Militar”. En diciembre de 1962, un avión de la Fuerza Aérea trasladó sus restos a la ciudad de Villa Mercedes, donde fueron depositados en la cripta del mausoleo erigido en su honor. En 1970, la Ley 18559 lo declaró Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina ■

EDUARDO JUAN AMORES OLIVER

## SUBOFICIAL MAYOR CARLOS OMAR ORTIZ

**N**ació en Santa Rosa de Conlara (San Luis), el 25 de octubre de 1945. Sus padres fueron Evaristo Ortiz y Nicolasa González.

En 1965, ingresó a la Fuerza Aérea en la Escuela de Suboficiales de Ezeiza, en la especialidad de enfermero. Su primer destino fue la Base Aérea Militar Reconquista; en 1968, la I Brigada Aérea; y en 1969, el Hospital Aeronáutico Central, hasta 1980; pasó a la Dirección de Sanidad, en donde permaneció hasta su retiro, en 1999.

Realizó varios cursos de su especialidad, entre ellos: Evacuación Aeromédica, Actualización en Emergencias Médicas, Normalización de Procedimientos de Emergencia y Síndrome de Estrés Posttraumático.



El 2 de abril de 1982, al enterarse de la recuperación de las islas Malvinas, le pidió a su jefe, el vicecomodoro médico Esteban Ruiz, que lo anotara como voluntario. El 10, al llegar a El Palomar, el Comando de Operaciones le comunicó que debía presentarse en la plataforma militar, junto con los mayores médicos Fernando Espiniella y Juan Martín, el mayor odontólogo Roberto Stvrtecky, el primer teniente bioquímico Alberto Fernández y el cabo enfermero Daniel Quiroga (también voluntario).

Partieron a las 23.30 de ese día, en un Hercules C-130, y llegaron a Malvinas a las 4.30 del día siguiente. Desde el 2 de abril ya se encontraban en ese destino el capitán médico Luis Barusso, el cabo principal enfermero Miguel Lucarelli, y los soldados camilleros Naón y Funes de Sanidad de la Fuerza Aérea.

A 200 metros de la cabecera de pista, se instaló el Puesto Sanitario en una carpa, con veinte camillas. Al lado, se construyó un refugio de protección en caso de bombardeo. En el aeropuerto había ochocientos efectivos de las tres armas, y la Fuerza Aérea quedó a cargo de la cobertura sanitaria, ya que tenía material y personal suficientes.

A medida que pasaba el tiempo, la tensión aumentaba. El 30 de abril se ordenó un refuerzo sanitario del aeropuerto, con dos médicos, dos enfermeros y cuatro camilleros. El suboficial auxiliar Ortiz le solicitó al mayor Espiniella integrar el puesto sanitario del aeropuerto, pedido que fue aceptado “bajo su riesgo”.

Tras el primer ataque del 1 de mayo, con un saldo de varios heridos de consideración, le tocó atender a un suboficial de la Armada, con heridas de esquirlas en una pierna, que se encontraba a 200 metros. Luego de aplicarle un torniquete y suministrarle un calmante, lo cargó en sus hombros hasta el Puesto Sanitario donde estaban los médicos.

Otro episodio fue con el capitán Dante Dovichi de la Fuerza Aérea. La onda expansiva de una bomba lo había arrojado por las escaleras de la Torre de Vuelo causándole traumatismos en la columna (se comprobaría más tarde que era fractura de una vértebra).

Después de ser inmovilizado en una camilla, fue trasladado al Puesto de Sanidad y quedó en el refugio. Mientras tanto, se trataba de organizar con las otras Fuerzas la evacuación a la ciudad. El suboficial auxiliar Ortiz, con los cabos principales Saldivia y Albet, y los soldados camilleros, cargaron a los ocho heridos más graves en una ambulancia. Tras recorrer 400 metros, vieron el impacto de una bomba en el camino. Era imposible seguir y regresaron al Puesto Sanitario, bajaron a los heridos y los llevaron hasta el refugio, distante a unos 150 metros. Como el capitán Dovichi era bastante corpulento, tuvieron que dejarlo a un costado.

Entonces comenzó la alarma roja por un ataque aéreo y corrieron al refugio. Al escuchar el pedido de auxilio del capitán, Ortiz regresó; pero al ver que era imposible trasladarlo, alentó al herido diciéndole: «*A este bombardeo lo aguantamos juntos*».

En ese momento, pasaron dos Sea Harrier ametrallando por encima de ellos, iban de este a oeste, paralelos a la pista. En la mitad y sobre el sector izquierdo, había una batería de cañones antiaéreos de 20 milímetros, a cargo del cabo principal Almada, que alcanzó a uno de ellos. De inmediato, se produjo en el avión una gran humareda y una pérdida de altura.

A la vez otra escuadrilla de Harrier atacó de norte a sur pasando muy cerca. Ortiz recuerda aún cuando se desprendieron las bombas del avión, que siguieron la misma dirección por un trecho, e impactaron y explotaron a 100 metros. Estaba saliendo el sol y los rayos se reflejaban en los cascos y cabinas de los pilotos.

Cuando todo concluyó, el capitán Dovichi le preguntó por qué se había arriesgado tanto, y le contestó: «*Esa era mi función*». Luego lo trasladaron al Hospital Conjunto.

El 29 de mayo, alrededor de las 23, hubo un ataque naval y con misiles. El impacto de uno de ellos en el Puesto Comando hirió de muerte al primer teniente Castagnari y provocó lesiones de distinta consideración en otros combatientes. Al enterarse el suboficial Ortiz, junto con el capitán Loncharich y un soldado camillero, salieron a auxiliarlos. Mientras el suboficial manejaba, los otros iban caminando junto a la ambulancia indicándole el camino, ya que por razones de seguridad no podían encender las luces.

Llegaron a un cráter inundado, producido por una bomba en un ataque anterior; entró con la ambulancia y se atascó. Puso tracción en las cuatro ruedas, pero el cardán trasero se cortó por la fricción con unas piedras de gran tamaño. No obstante, pudieron llegar y pedir a Puerto Argentino el refuerzo de otra ambulancia para que llevara los heridos más graves.

Mientras el capitán Loncharich y el soldado regresaban, el vicecomodoro Gamen le ordenó a Ortiz que llevara el cuerpo del primer teniente Castagnari en un *jeep*, porque la ambulancia había quedado fuera de servicio. Cuando estaba tratando de cargarlo, hubo otro ataque naval, tanto o más intenso que el primero, con la diferencia de que la zona abatida era donde él se encontraba.

Se encomendó a Dios y quedó cuerpo a tierra, al lado del *jeep*, como única cubierta. Por debajo de la carrocería observaba cómo se dibujaba en el cielo el fuego proveniente de la fragata; algunos disparos pasaban de largo, otros quedaban cortos. Cuando la situación se lo permitió, salió corriendo hasta el Puesto Comando, luego caminó hasta el Puesto Sanitario, distante a varios cientos de metros.

Al llegar el relevo, pidió autorización para buscar el cuerpo del oficial, esta vez, en la ambulancia averiada. Después de sortear varios contratiempos, haberse detenido el

## SUBOFICIAL MAYOR CARLOS OMAR ORTIZ

vehículo y permanecido tres horas junto a Castagnari, fue auxiliado por un suboficial de la Fuerza Aérea que venía a cargo de un camión. A las 13, pudo llegar a la ciudad y entregar los restos de Castagnari y todas sus pertenencias al capitán Spadano, su inmediato superior.

Por sus arriesgadas misiones, el suboficial mayor Carlos Omar Ortiz fue distinguido con la cruz “La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate”, la medalla “La Nación Argentina al Valor en Combate” y la medalla “Malvinas del Honorable Congreso de la Nación”.

Falleció el 22 de julio de 2012 en el Hospital Aeronáutico Central de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Sus restos fueron velados e inhumados en su pueblo natal ■

COMODORO VGM (R) OSCAR LUIS ARANDA DURAÑONA,  
en base a un relato del suboficial mayor VGM (R) Carlos Omar Ortiz (†)

## BRIGADIER GENERAL ANTONIO PARODI

Hijo de Ángel Parodi, italiano, y de Josefa Torres, argentina, el brigadier general nació en el antiguo pueblo de Santos Lugares el 25 de mayo de 1890. Después de asistir a la partida del padre, a los 11 años perdió a su madre en un penoso accidente doméstico.

Huérfano, pero ayudado económicamente por su progenitor y tutelado por sus hermanos mayores, Antonio cursó los estudios en el Colegio Salesiano Pío IX de San Martín. Bajo la influencia beneficiosa de San Juan Bosco, se supone que heredó la férrea voluntad del padre inmigrante. En tanto que de su madre criolla, mujer emprendedora, fervorosa creyente y caritativa, recibiría la devoción mariana, el amor a la Patria, y sobre todo, una sensibilidad muy especial por los subalternos.

En agosto de 1908 se incorporó al Colegio Militar como cadete becado. Calificado con las notas más altas en ciencias exactas, durante sus estudios evidenció óptimas aptitudes militares. Dominaba el francés, era un hábil esgrimista, ciclista y entusiasta cultor del hipismo. Con la jerarquía de cabo cadete, en diciembre de 1910, recibió el despacho de subteniente del arma de Infantería. Destinado al Regimiento 8 de Línea de Zárate, ascendió a teniente y, en julio de 1914, se inscribió en el tercer Curso de Aviadores Militares.

El 1 de agosto de 1914 realizó la primera ascensión de enseñanza en el globo “Eduardo Newbery”. Obtuvo el diploma de Piloto de Aeróstato N.º29 en enero de 1915 y en febrero, el *brevet* N.º68 de Piloto Aviador Civil. El diploma de Aviador Militar se postergó por la deficiencia en la obtención de efectos aeronáuticos, provocada por la guerra en Europa. Parodi utilizó las horas libres para visitar los talleres de El Palomar, dirigidos por Ambrosio Taravella. Con su asesoramiento llegó a ser un hábil mecánico, pues aprendió los secretos de la combustión interna de los motores y a desarmarlos hasta la última pieza.

Poco después de haber volado en julio de 1915 su primer raid (El Palomar - Zárate), el 2 de octubre terminaba de cumplir las exigencias para acceder al diploma superior. Ese día, con la sola ayuda de la brújula, Antonio Parodi voló los 250 kilómetros comprendidos por el triángulo San Antonio de Areco, Navarro y El Palomar. El 1 de abril de 1916 recibió el *brevet* de Aviador Militar N.º9, tras efectuar 297 vuelos en aeroplano y reunir 91 horas 51 minutos en el aire.

Con las alas de aviador en el pecho, Parodi se convirtió en un autor de proezas aéreas. En 1916, para festejar la Independencia, se organizó una carrera entre Buenos Aires y Mendoza. El 16 de julio, la competencia comenzó con un desfile terrestre en



el Campo de Polo de Palermo. Finalizada la parada, un trompeta tocó la orden de arranque. Con una banderilla, el comisario autorizaba la partida. En realidad era una largada simbólica pues aterrizaban en El Palomar y esperaban hasta el día siguiente.

El 17 de julio amaneció ventoso y causó estragos en las frágiles aeronaves que iniciaron la carrera. Parodi aguardó a que amainara el vendaval y despegó a las 16.35. A las 17.50 aterizó en Pilar y comunicó a la Escuela su intención de pernoctar. Sin embargo, al cerrarse la noche, advirtió que se alzaba una espléndida luna llena y que el viento había ahuyentado hasta la última nube. Antonio Parodi, que de una incursión en globo sabía de la posibilidad de volar nocturno con referencias visuales, despegó a las 23.30 y apuntó hacia Rufino. A las 0.10 alcanzó Mercedes y, alentado por la diafanidad atmosférica, continuó. Sin iluminación, sin una lectura precisa del oscilante compás magnético, confundió las vías del Ferrocarril Oeste que iban hacia La Pampa con las del Ferrocarril del Pacífico que lo conducía a su destino. A las 2.30, desorientado y con mínimo combustible, descubrió una franja de terreno iluminada por el resplandor de unos hornos de ladrillos. Auxiliado por esa luminosidad rojiza, creyendo hallarse en Rufino, aterizó en Carlos Casares, a 180 kilómetros de Mercedes. Este inusual recorrido a la luz de la luna pasó a la historia como la primera navegación nocturna americana y le reportó al piloto el apodo de El Murciélago, atribuido a manera de homenaje.

Las hazañas se sumaron. En marzo de 1917, unió Buenos Aires con Posadas, ida y regreso, la navegación aérea más larga con pasajero hasta ese momento (2368 kilómetros). El 18 de agosto voló sobre el estuario del Plata (Buenos Aires - Montevideo - Buenos Aires) y batió el récord sudamericano de vuelo sobre agua. El 8 de marzo de 1919, con el Nieuport C.28 de 165 hp donado por Francia, con la mente puesta en la cordillera, alcanzó los 6480 metros y superó el récord sudamericano de altura en poder del malogrado Jorge Newbery.

Los Andes fueron su conquista más trascendente. El 9 de marzo de 1920, en una mañana límpida y serena, a bordo de un SVA 5, venció las cumbres más altas de ida y vuelta. El 16 de enero de 1923, el capitán Parodi se consagró como explorador de rutas. A las 10.12, bajo un sol espléndido, al frente de la Escuadrilla de Caza arribó a El Palomar después de cuarenta y ocho días: doce destinados al vuelo; los restantes, al descanso y mantenimiento de las máquinas. Con cuatro biplanos, Parodi y sus hombres habían volado desde Carmen de Patagones hasta Río Gallegos y regreso a El Palomar. Fueron 30 horas 45 minutos de vuelo y 4285 kilómetros sobre el árido y ventoso litoral.

Parodi fue el primer aviador militar en interesarse en la acrobacia. En septiembre de 1918 decoló para ensayar un Deperdussin convenientemente reforzado. Siguiendo un procedimiento investigado por correspondencia, se elevó a 2000 metros, picó hasta los 1000 y, cabreando el monoplano, cerró un rizo perfecto de 300 metros de diámetro. En 1919, aprendió la técnica probada en combate que enseñaba el inglés Frank P. Scott, con un Avro 504 K Gosport. En uno o dos vuelos, con la misma seguridad que caminaba, El Murciélago volaba cabeza abajo o apuntaba al cielo con velocidad cero o, de repente, se precipitaba a tierra mirando el torbellino de los campos en medio de un tirabuzón. Convertido en verdadera leyenda popular, el 23 de mayo de 1920, ante más de diez mil personas, participó en la inauguración del Aeródromo de San Isidro. Y en septiembre de 1920, con su querido Nieuport enmudeció a los veteranos del Ejército del Aire de Francia que visitaban El Palomar.

Designado jefe de pilotos y profesor de pilotaje, el 100% de su actividad de 1921 estuvo abocada a la instrucción. De las 254 horas voladas en ese año, 238 fueron de enseñanza.

Su resistencia y espíritu de vuelo agotaban al alumno más entusiasta. En 240 días hábiles completó 820 salidas. *«Sentir el aire es la cualidad capital. Por la dirección del aire golpeando en su cara, el buen piloto determina si se desplaza de ala hacia dentro o hacia fuera»*, con sencilla sabiduría aconsejaba en el manual que redactó para los aviadores argentinos.

El 26 de diciembre de 1923, antes de zarpar hacia Bruselas para integrar la Comisión de Adquisiciones, Antonio Parodi contrajo enlace con María Celia Rigou Romeu. En la capital medieval, recibió las insignias de mayor y, al comenzar 1924, lo designaban comandante del Grupo 2 de Observación, a crearse en Paraná. Ese puesto fue el adiós a su acción como operador y la bienvenida a su obra como conductor. Fue también un período con algunos sinsabores, unos ocasionados por las divisiones internas nacidas el 6 de septiembre de 1930; otros, por la dolencia (sordera) contraída durante tantas horas voladas en las precarias aeronaves del comienzo.



En julio de 1938, con la jerarquía de coronel, fue designado comandante del Arma de Aviación del Ejército, cargo que ocupó hasta diciembre de 1940. Su legado es extenso. Basta mencionar el concurso internacional para efectuar la mayor adquisición de aeronaves de guerra realizada en la historia del país; la contratación de la misión americana que introdujo en la Argentina el vuelo a ciegas y nocturno. Por último, el 19 de julio de 1940, la organización de la Línea Aérea del Sudoeste, primera empresa aérea estatal de fomento del mundo, simiente de LADE. Las Agregaciones Militares, en los EE.UU. donde ascendió a general de brigada y más tarde en Francia, fueron el mejor premio para esta gloria de la aviación argentina.

En 1944, fue dado de alta al Escalafón de la Aeronáutica Militar con el grado de brigadier. Pasó a retiro en 1945, y en 1955 fue promovido a brigadier general. Antonio Parodi transcurrió su madurez convertido en prócer viviente de la época precursora. Igual que el volador de las noches silenciosas, pese a su pérdida auditiva, se las había arreglado para elevarse alto, muy alto. Reconocido, y contenido por el afecto de los suyos, del público y de sus camaradas del aire, falleció en la Capital Federal el 12 de marzo de 1978 ■

COMODORO VGM (R) OSCAR LUIS ARANDA DURAÑONA

## SUBOFICIAL MAYOR JOSÉ HONORIO RODRÍGUEZ

El primer tercio del siglo XX fue testigo de la titánica labor de aquellos que soñaron con un cielo surcado por alados escudos argentinos. Eran tiempos de pioneros y precursores, sembradores de la simiente que germinó en frutos con la creación de una nueva Fuerza Armada.

A ese selecto grupo de hombres perteneció el “Primer probador de aviones en vuelo”, el sargento ayudante José Honorio Rodríguez. Nació el 22 de abril de 1900 en Río Chico, Tucumán; ingresó a las filas del Ejército Argentino a los 18 años. Pronto sintió la pasión de volar, se inscribió en la Escuela Militar de Aviación y recibió su título de Aviador el 12 de enero de 1922, cuando era cabo primero.

Los cercanos acontecimientos bélicos gestaron una nueva visión estratégica de la defensa, que dio un lugar de vanguardia al Arma Aérea, al considerar que, sin su auxilio, “todo ataque era audaz y toda defensa, vana”. Se creó, entonces, el Grupo 1 de Aviación, formado por dos escuadrillas: una de Combate, Bombardeo y Caza; y la otra, de Observación. Rodríguez fue destinado a ese Grupo como instructor de vuelo, actividad que desempeñó sin interrupciones desde 1923 hasta 1928.

De carácter reservado, correcto, seguro en su proceder y suave en el trato, supo granjearse el respeto y el aprecio de sus alumnos, algunos de mayor jerarquía militar. La función docente le permitió transmitir sus conocimientos, pericia y competencia de piloto. Entre sus alumnos más brillantes, se distinguió el sargento ayudante Santiago Germanó, con quien mantuvo una larga amistad, refrendada por una íntima y copiosa correspondencia escrita.

La creación de la Fábrica Militar de Aviones en 1927 certificó la capacidad técnica del personal argentino para producir aviones. El ciclo comenzó con la producción bajo licencia del Avro Gosport, el Dewoitine y el Bristol; y se cristalizó con la fabricación en pista de una serie de aeronaves de diseño totalmente nacional.

El vuelo de ensayo exige una simbiosis entre los conocimientos de material y equipos, junto a una vasta experiencia certificada por muchas horas de pilotaje, acrobacia y navegación aérea. Las aeronaves, antes de su puesta en servicio, requieren numerosas pruebas estáticas y de verificación en condiciones reales.

En 1928, Rodríguez comenzó la actividad como probador de aviones en vuelo en la Fábrica Militar, cargo que sería oficializado cuatro años después. Esta nueva función



originó, en 1930, un área que tuvo a su cargo la planificación y ejecución de los vuelos de prueba, antecedente directo del actual Centro de Ensayos en Vuelo.

En octubre de ese año, un calificado público se dio cita para ver el vuelo inaugural del Dewoitine D.21, primer caza construido bajo licencia en el país. La pericia demostrada por el piloto hizo que quien representaba al presidente provisional de la Nación reconociera sus méritos con elogiosas palabras.

El sargento Rodríguez llevaba entonces una actividad aérea de más de 2000 horas de vuelo, computadas como instructor de pilotaje, en misiones de orden militar, unidades aeronáuticas y más de noventa ensayos de aviones. La prensa escrita reseñó el acontecimiento valorando la destreza del aviador, que aterrizó recibiendo una salva de aplausos luego de realizar una serie de maniobras acrobáticas.

En un momento en que se volaba más por capacidad que por el concepto de seguridad, un mediodía de octubre de 1931, casi en el aniversario de su cumpleaños treinta y uno, mientras el aire traía esos hálitos de primavera que nos recuerdan la alegría de la vida y la gracia de cada nueva mañana, luego de un largo carreteo, hizo remontar al Ae.C.1 avalando así el trabajo de un grupo de hombres del aire, que creyó en la Argentina como futuro y potencial escenario de progreso.

La aeronave, diseñada para la aviación civil con cabina biplaza, fue luego modificada para ser utilizada como entrenador básico, en reemplazo de los Avro 504R. Los vaivenes de la época desdibujaron algunos logros obtenidos, pero la realidad histórica muestra una etapa ascendente en el desarrollo aeronáutico.

Le corresponde al suboficial Rodríguez también, entre otros, la prueba del prototipo Ae.C.2 “Tenga Confianza”, realizada en Córdoba el 18 de abril de 1932, primer avión vendido por la Fábrica Militar al medio civil. Nombre sugerente para un proceso industrial que debió sortear varios embates. La máquina estaba equipada con un motor radial de cinco cilindros Wright R-540E Whirlwind de 165 hp.

Las actividades aeronáuticas conllevan el peligro inherente al ensayo de todo nuevo avión, máxime al tratarse de prototipos, que deben ser sometidos a las pruebas más rigurosas, incluso, a la acrobacia. Al vuelo de ensayo del Ae.C.2, se le sumó la dificultad de haber sido nocturno. Por esta razón, el director general de Aerotécnica, en una Orden del Día de noviembre de 1932, le efectuó un reconocimiento especial *«por su conducta maestra y conciencia aeronáutica evidenciada una vez más al efectuar el primer vuelo del segundo prototipo Ae.C.2 en horas de la noche»*.

La ascendente industria aeronáutica nacional entregó en 1933 el Ae.T.1 diseñado como transporte de uso civil. Al suboficial Rodríguez le cupo también el honor de ponerlo en el aire el 18 de mayo de ese año.

Precisamente con ese material cumplió dos hitos trascendentes. El primero, como piloto del avión comando de la Escuadrilla Sol de Mayo que, en octubre de 1933, unió Buenos Aires con Río de Janeiro, primer despliegue aéreo argentino. Su impecable tarea mereció una recomendación de la superioridad por *«haber demostrado comprensión de la alta misión que se le había confiado en la “Escuadrilla Sol de Mayo” así como la responsabilidad inmensa del prestigio y merecimientos de la Aviación Militar Argentina, gran espíritu de disciplina y amor al trabajo»*.

El otro, concretado al mando del Ae.T.1 “Jorge Newbery” en la inauguración de Aero Argentina, la primera línea nacional que unió El Palomar y Córdoba. Estas navegaciones fueron realizadas con la idea de fomentar la industria aeronáutica nacional y su

proyección en la fabricación de material militar. Por su rica experiencia y probada destreza, fue designado como profesor de pilotaje de los futuros aviadores civiles que volarían en la Empresa.

Desde 1928 hasta 1934, probó todo el material aéreo de la Fábrica Militar. La síntesis entre su innata capacidad de vuelo, conocimientos técnicos y claridad de pensamiento se traducían en su precisa y exhaustiva información sobre las *performances* de cada aeronave examinada. Tanto los aviones construidos bajo licencia como los de diseño nacional, fueron objeto de su evaluación. Recién entonces, se destinaban para tareas operativas.

En 1936, sus excelentes condiciones de soldado, el amor a la especialidad y la impecable foja de servicios ameritaron el ascenso al grado de suboficial mayor. Ese mismo año y con la satisfacción de haber sido el primer suboficial de Aeronáutica ascendido a la jerarquía máxima de su cuadro, se trasladó en comisión a los Estados Unidos para recibir los Curtiss Hawk, material que puso a prueba con su vasta experiencia.

Al regresar, y luego de haber ejercido durante treinta y tres años, seis meses y tres días una función tan riesgosa como es la prueba de aviones en vuelo, en un ambiente de precarios medios de seguridad, solicitó el pase a retiro. La ceremonia de despedida se efectuó en El Palomar, cuna de su afán por las alas. Ante la presencia de las más altas autoridades aeronáuticas, de compañeros y amigos, el entonces director general de Aeronáutica, coronel Ángel M. Zuloaga, lo despidió en nombre de los camaradas del aire como al más antiguo y eximio piloto de pruebas de la Fábrica Militar de Aviones.

Su vocación de pájaro lo acompañó toda la vida, ya que entre 1937 y 1946 fue inspector de la Dirección General de Aeronáutica Civil. A partir de esa fecha y hasta 1958, se desempeñó como piloto en Aerolíneas Argentinas.

Por Ley 18559 de enero de 1970, se lo nombró Precursor de la Aeronáutica Argentina. Dos años después, el 26 de enero de 1972, falleció en el Hospital Aeronáutico Central. Sus restos descansan en el Cementerio de la Chacarita ■

SUBOFICIAL MAYOR (R) FELIPE CARLOS GIORDANO

## BRIGADIER MAYOR JUAN IGNACIO SAN MARTÍN

**N**ació en la Capital Federal el 24 de agosto de 1904. Después de finalizar sus estudios secundarios en el Colegio Nacional Mariano Moreno, ingresó en el Colegio Militar de la Nación en 1921. Egresó como subteniente del Arma de Artillería en 1924.

Luego de completar el curso de ingeniero militar en la Escuela Superior Técnica del Ejército fue enviado a perfeccionarse en el Real Instituto Politécnico de Turín (Italia), donde se doctoró en ingeniería industrial y aeronáutica.

Al retornar en 1936, lo destinaron a la Dirección de Aerotécnica en Córdoba. Luego de cubrir distintos destinos y cargos técnicos en la Aeronáutica Militar, en marzo de 1944 lo nombraron director del recién creado Instituto Aerotécnico, organizado sobre la base de la Fábrica Militar de Aviones en Córdoba.



Fue elegido gobernador de la provincia de Córdoba en 1949, y en diciembre de 1950 ascendió a brigadier mayor. En 1951, el presidente de la Nación lo designó ministro de Aeronáutica, cargo que mantuvo hasta el golpe de Estado de setiembre de 1955.

Acusado de supuestos delitos cometidos durante su gestión, permaneció en prisión tres años. Al terminar ese período, se radicó en Córdoba, donde se dedicó a distintas actividades industriales. En 1960, la Justicia Federal lo absolvió de los cargos imputados y dejó expresa constancia de que nunca había sido procesado.

En 1964 sufrió un accidente cerebro vascular que comprometió seriamente su salud. Falleció luego de someterse a un tratamiento quirúrgico en el Hospital Metodista de Houston, Texas, el 16 de diciembre de 1966.

El brigadier mayor San Martín fue un militar de ideas y objetivos firmes, con una gran capacidad de trabajo y conducción que le brindaron la adhesión y el acompañamiento de quienes trabajaban a sus órdenes.

Como director del Instituto Aerotécnico, restableció la política de producción y diseño nacional de aviones, que había sido abandonada en 1937. En tal carácter, se diseñaron y fabricaron doscientos aviones de entrenamiento avanzado I.Ae. DL 22, equipados con motores El Gaucho, también de diseño nacional. El emprendimiento significó resolver la producción de elementos nunca antes elaborados en el país, tales como magnetos, carburadores, válvulas, pistones, bielas, entre otros, para los que hubo que desarrollar soluciones, materiales y procesos productivos originales. Análogamente, se diseñaron y fabricaron cien aviones I.Ae. 24 Calquín de bombardeo y ataque.

Lo trascendente de esta etapa no está solamente en la producción de las series de los aviones mencionados, cuando las exportaciones de materiales considerados estratégicos

estaban vedadas a los países beligerantes, sino que se fabricaron mediante desarrollos nacionales. Se emplearon materiales argentinos y nuevas tecnologías, surgidas de las investigaciones realizadas en el Instituto Aerotécnico; y con la participación intensiva de la industria privada.

Esta decisión motivó la formación de una importante red de proveedores de partes que hasta 1943 la Fábrica Militar de Aviones no poseía, y que para 1947 alcanzaba a unas ciento siete firmas mayoritariamente cordobesas. Como consecuencia, se creó el parque industrial de Córdoba, base del posterior desarrollo de la industria metal mecánica en la provincia.

En 1946, el brigadier San Martín viajó a Europa, donde contrató a 750 obreros especialistas, dos equipos de diseñadores alemanes (los grupos del ingeniero Tank y del doctor Horten), un equipo italiano (grupo del ingeniero Pallavecino) y al ingeniero francés Dewoitine.

Estos grupos conformaron, junto con ingenieros y técnicos argentinos, los equipos que luego proyectaron y fabricaron numerosas aeronaves de moderna concepción para la época: el bimotor de caza enteramente metálico I.Ae. 30 Ñamcú; el interceptor I.Ae. 27 Pulqui (primer reactor nacional y de América del Sur que ubicó al país en el octavo lugar en el mundo en acceder a esta tecnología); y el caza I.Ae. 33 Pulqui II. Asimismo, se diseñaron y construyeron prototipos de los planeadores ala volante de alta *performance* I.Ae. 34 Clen Antú, que fueron los antecesores de futuras soluciones aerodinámicas de actuales aviones de combate norteamericanos. Se desarrollaron y fabricaron los bimotores multipropósito I.Ae. 35 Huanquero, equipados con las plantas motrices nacionales El Indio. Por último, se lanzó el proyecto del caza ala delta IA-37, en avanzado estado de desarrollo en setiembre de 1955, posteriormente abandonado.

Además de estos grupos, San Martín trajo también de Europa profesores del Politécnico de Turín, con quienes creó la Escuela de Ingeniería Aeronáutica de la Fuerza Aérea Argentina, actual Instituto Universitario Aeronáutico (IUA), para la formación de ingenieros aeronáuticos.

En esta etapa se crearon una importante y moderna industria aeronáutica y una red de industrias de alto nivel de calidad que significaron la base del despegue industrial de Córdoba y, lo más trascendente, una generación de ingenieros y técnicos de singular excelencia para la época.

En diciembre de 1948, merced a una ley que lo habilitaba, y como consecuencia de su encomiable labor en el Instituto Aerotécnico, resultó victorioso en las elecciones para gobernador de la provincia de Córdoba, cargo que asumió el 12 de marzo de 1949. Fue un mandatario visionario y progresista. En los tres años que duró su gestión, ejecutó un intenso programa energético que dio origen a la Empresa Provincial de Energía Eléctrica de Córdoba (EPEC) y dio sostén a la expansión industrial iniciada con la producción aeronáutica. Puso especial énfasis en la modernización del sistema educativo, incorporó 206 nuevos establecimientos e impulsó la construcción de la Ciudad Universitaria. Lanzó la Ley de Promoción Industrial en 1951, logrando que grandes empresas se radicaran en Córdoba.

Designado ministro de Aeronáutica en 1951, San Martín solicitó al presidente de la Nación que transfiriera a la Aeronáutica la responsabilidad del desarrollo de la industria automotriz, contemplado en el Plan Quinquenal, Obtenida esa facultad, creó las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME) sobre la base de la Fábrica

Militar de Aviones. A partir de ese momento, la FMA salió del Presupuesto Nacional y se transformó en una empresa del Estado.

IAME comenzó a fabricar en un año el famoso vehículo utilitario Rastrojero y el automóvil Graciela, ambos de concepción y diseño nacional. Su mayor importancia no fue tanto la producción, sino que completó la acción iniciada por el Instituto Aerotécnico en la formación de maestranzas, técnicos, profesionales y empresas, que aprendieron a trabajar bajo las estrictas normas de calidad que exige la industria aeronáutica, y que luego volcarían a sus propias actividades.

El proyecto de San Martín contemplaba que el Estado lanzara las nuevas industrias para que, una vez salvadas las primeras dificultades, fueran absorbidas por la actividad privada. Así ocurrió con la producción de las motocicletas Puma, que dio origen a numerosas fábricas en el país.

La industria de autos y tractores, por su mayor complejidad y necesidad de capital, requerían de inversiones extranjeras y en eso, precisamente, se evidenció la ejecutividad de San Martín que obtuvo de Kaiser, de Fiat y de otras firmas menores la radicación en Argentina bajo el cielo cordobés.

El sociólogo francés Alan Rouquier señaló que «*se debe a la Fuerza Aérea Argentina el desarrollo de la industria automotriz en la Argentina*». Su mentor fue el brigadier mayor Juan Ignacio San Martín, con el respaldo político del entonces presidente de la Nación, general Juan Domingo Perón ■

BRIGADIER MAYOR (R) HORACIO ALBERTO RODRÍGUEZ

## PRIMER TENIENTE JOSÉ DANIEL VÁZQUEZ

Nació en Las Heras, Mendoza, el 1 de enero de 1952. Respondiendo a un temprano llamado de las armas, ingresó a la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica el 27 de febrero de 1967 y egresó con el grado de cabo el 19 de diciembre de 1969, segundo en orden de mérito de su promoción, en la especialidad Fotografía Aérea.

Fue destinado a la VII Brigada Aérea, la más antigua unidad de caza de la época. El contacto con los poderosos Gloster Meteor IV y con los pilotos de los Grupos 2 y 3, con seguridad, le hicieron comprender que se había equivocado de camino. Poco tiempo después, solicitó la baja e ingresó a la Escuela de Aviación Militar el 16 de febrero de 1970. Egresó como alférez el 18 de diciembre de 1973, en el quinto puesto de la Promoción 39.



Ahora sí, seguro de hallarse en el sendero que anhelaba, realizó el Curso de Aviador Militar en 1974; y ya con las alas doradas en el pecho, se presentó en la IV Brigada Aérea. Con el coloso andino como testigo y el birreactor Morane Saulnier MS-760 como entrenador, en 1975 cumplió el programa de adiestramiento del Curso de Estandarización de Procedimientos para Aviones de Combate (Cepac). A fines de ese año, pasó a la V Brigada Aérea, célebre unidad estratégica de la Fuerza Aérea, y comenzó a volar los veteranos Douglas A-4B Skyhawk. El 31 de diciembre de 1976 ascendió a teniente.

A principios de 1978, cuando el nuevo Escuadrón de Skyhawk de la Fuerza, equipado con los más modernos y potentes Douglas A-4C llevaba un año de vida, fue transferido nuevamente a la IV Brigada Aérea. El 15 de marzo finalizó la preparación teórica, voló el “solo” e inició las prácticas en el aire. Entre tanto, por su experiencia e idoneidad, lo nombraron instructor del Escuadrón Morane Saulnier. Alcanzó el grado de primer teniente el 31 de diciembre de 1979.

Durante ese año, el Escuadrón A-4C experimentó adelantos operativos sustanciales. El 12 de junio, efectuó por primera vez un reabastecimiento aéreo desde los aviones cisterna KC-130 recién adquiridos. Asimismo, terminaron de ensayarles los equipos de navegación Omega/VLF Litton, que aumentaría su limitada capacidad de hallar la ruta sin ayuda radioeléctrica terrestre. Las nuevas posibilidades de las máquinas decidieron a los mandos de la unidad a reagrupar el personal. A partir de 1980, el primer teniente Vázquez se insertó definitivamente en el Escuadrón A-4C.

En esas condiciones, llegó al 31 de marzo de 1982, cuando integró una de las dos escuadrillas de A-4C que desplegaron a Río Gallegos. Ignorantes por completo de la inminente “Operación Rosario” que, por un tiempo, recuperaría las islas Malvinas, los pilotos de Mendoza volaban hacia uno más de los despliegues de rutina, al que el Comando los tenía acostumbrados.

Producido el desembarco, Vázquez y sus camaradas se subordinaron a la Fuerza Aérea Sur, que se encontraba en pleno proceso de organización en Comodoro Rivadavia. El 5 abril, desde Río Gallegos, despegó para efectuar la primera salida de entrenamiento y familiarización con el área de Malvinas. Posteriormente, realizó tres vuelos más con similares propósitos; dos de ellos desde la base de operaciones de Puerto San Julián, donde se concentraron los A-4C a partir del 11 de abril.

Al comenzar las acciones bélicas el 1 de mayo, partió como jefe de una sección de dos A-4C, armados con misiles aire-aire, para cumplir una de las escasas misiones de “sombrilla aérea” asignadas a ese tipo de máquinas. El 9 de mayo volvió a salir para atacar tres unidades navales británicas detectadas a unas cuarenta millas de Puerto Argentino, pero las pésimas condiciones meteorológicas en la zona frustraron la operación. Una situación similar, aunque por distintas causas, ocurrió el 23 de mayo. Datos erróneos en las coordenadas suministradas le impidieron encontrar el reabastecedor y debió regresar.

Al iniciarse el desembarco en San Carlos el 24 de mayo, el primer teniente Vázquez lideró la escuadrilla Jaguar compuesta por tres A-4C, para neutralizar a los buques de carga. Llegaron a la zona del blanco sin ser interceptados, y atacaron con bombas la fragata HMS *Arrow*. Durante la ofensiva, los aviones fueron rechazados por la artillería de defensa antiaérea embarcada y por la ya instalada en la tierra. Al alejarse, las tres aeronaves comenzaron a perder combustible en forma abundante por las perforaciones. Eyectaron los tanques suplementarios y volaron con rumbo 210°. La mayor pérdida la experimentaba el teniente Jorge Bono. Colocaron rumbo 260° en ascenso sobre el estrecho de San Carlos, pero al distinguir una fragata descendieron nuevamente. Al finalizar el cruce del estrecho, ascendieron y controlaron los tanques. A Vázquez le restaban 1500 libras; al alférez Martínez, 2280; y al teniente Bono, 2500. Cruzaron la Gran Malvina en ascenso. Entraron sobre el mar, al norte de la isla San Jorge. De repente, sin haber recibido ninguna advertencia, observaron que el teniente Bono iniciaba un suave viraje descendente e impactaba en el mar.

El primer teniente Vázquez le solicitó al KC-130 que los guiara hasta su posición. Al enterarse de la situación angustiada de los A-4C, el comandante del KC-130 decidió acercarse hasta 60 millas náuticas de la Gran Malvina. Gracias a esta maniobra, el líder y su numeral lograron acoplar las mangueras y recargar los tanques. A Vázquez, le restaban 200 libras, el equivalente a tres minutos de autonomía. A Martínez, 1200. En formación muy cerrada, unidos al avión cisterna por las dos mangueras, recargando combustible a medida que se esparcía una larga estela detrás de ellos, los dos A-4C llegaron a 30 millas de San Julián, se desengancharon y aterrizaron.

Cinco días más tarde se concibió el ataque al portaaviones HMS “Invencible”. Para apreciar los verdaderos quilates del primer teniente Vázquez, es preciso destacar que, después del estrés del 24 de mayo, cualquier piloto estándar se hubiera tomado un merecido descanso. Él, no. Cuando el jefe de escuadrón, debido a los riesgos que implicaba, preguntó si había algún jefe de escuadrilla voluntario, se ofreció espontáneamente.

El 30 de mayo, los cuatro A-4C que formaban la escuadrilla Zonda, junto con dos Super Étendard navales y dos KC-130 en función de reabastecedores, partieron para cumplimentar la arriesgada misión. Luego de reaprovisionarse y rodear por el sur el archipiélago malvinense, los pilotos de San Julián iniciaron la corrida final siguiendo la estela de un Exocet lanzado por uno de los aviones navales. En la aproximación, a 5 kilómetros del navío que se veía humeando, un misil antiaéreo impactó en la raíz del ala del avión del primer teniente Vázquez, que se hundió en el mar.

## PRIMER TENIENTE JOSÉ DANIEL VÁZQUEZ

El capitán post mórtem José Daniel Vázquez estaba casado con Liliana Ester Asensio, con quien tuvo tres hijos (Bernardo, María Paula y Mariano).

Por el coraje y la fuerza moral demostrada para conducir la escuadrilla que ejecutó la operación aérea más arriesgada de la guerra, el Honorable Congreso de la Nación le otorgó la cruz “La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate”, la más alta condecoración que entrega el país, y “La Nación Argentina al Muerto en Combate”. El 30 de mayo de 1983, por una resolución del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, el aeródromo San Julián fue bautizado con su nombre. Por Ley 24950 del 18 de marzo de 1998 fue declarado Héroe Nacional ■

MAGÍSTER LUIS FERNANDO FURLAN

## COMODORO PEDRO LEANDRO ZANNI

**N**ació en Pehuajó, Buenos Aires, el 12 de mayo de 1890. Ingresó al Colegio Militar en 1906, de donde egresó en el segundo puesto de la Promoción 33, como subteniente de Artillería. Fue destinado a la Escuela de Tiro y al Regimiento 2 de Artillería Montada. En 1912, atraído por la aviación, se inscribió en el primer Curso de la Escuela de Aviación Militar. Desde ese momento, se entregó con pasión a su vocación, y brillaría por sus hazañas.

Socio activo del Aero Club Argentino, durante 1913 obtuvo la patente nacional de Piloto de Globo Libre N.º17, el *brevet* de Piloto Aviador N.º23 de la serie internacional del ACA. El 27 de noviembre, el Ministerio de Guerra le confirió el título de Aviador Militar N.º4.

Dotado de un instinto natural para el vuelo, en ese entonces ya era un consumado aviador, cualidad que se reflejó en las maniobras de Entre Ríos, donde la aviación intervino, por primera vez, como elemento auxiliar de la artillería (1914). También se destacó como profesor de la Escuela Militar de Aviación (Práctica de Vuelo, y Teoría y Vuelo de Aeroplanos) y como instructor del primer y único Curso de Reservistas de Aviación, dictado en El Palomar (1915).

Otra muestra de su capacidad como piloto fue el triple récord sudamericano de duración, velocidad y distancia que estableció entre el 18 y el 21 de julio de 1914, al unir El Palomar - Villa Mercedes - El Palomar; 1600 kilómetros en trece horas de vuelo efectivo. Se trató del primer vuelo de larga distancia en el país.

En julio de 1916, compitió en la Gran Carrera Aérea del Centenario de la independencia, donde participaron siete pilotos, entre argentinos, chilenos y uruguayos. La extensa competencia de 1048 kilómetros, El Palomar - Mendoza con escalas, contra reloj, estuvo plagada de incidentes y accidentes por la precariedad técnica de los aeroplanos, y por las dificultades geográficas y climáticas. Solo llegaron a la meta el teniente segundo Cesáreo Berisso, uruguayo, ganador de la prueba, seguido de su instructor Zanni.

Un desafío que lo atrajo especialmente fue el cruce de la cordillera de los Andes en aeroplano, propósito soñado por argentinos y chilenos desde 1914. Luego de la hazaña de Bradley y Zuloaga en junio del 1916, se le despertó el deseo irrefrenable de intentarlo, ya no en globo, sino en aeroplano. En marzo de 1917, la tentativa resultó fallida. Dos años después, surgió otra oportunidad; esta vez, en formación de escuadrilla. Se trasladó a Mendoza con el capitán Antonio Parodi y el teniente Benjamín Matienzo; y tres biplanos, dos Nieuport 28 C1 y un SPAD VII. El 28 de mayo



despegaron, pero la mala meteorología frustró ese vuelo, que acabó en tragedia con la muerte del valiente Matienzo.

Uno de los méritos de Zanni fue el de haber iniciado, el 23 de febrero de 1919, el primer servicio de transporte aéreo oficial de correspondencia al interior, en un biplano Nieuport 28 C1, de El Palomar a Mar del Plata (con escalas), transportando correo y un paquete de diarios *La Prensa*.

A pesar del drama que vivió al desaparecer su camarada Matienzo y de las críticas malévolas de algunos medios periodísticos, no cejó en el intento de vencer la cordillera. Impulsado por su espíritu tenaz y valeroso, el 16 de marzo de 1920 logró atravesar la mole andina; en el biplano Ansaldo SVA 5 Sartorelli (obsequio de la Misión Aeronáutica Italiana en 1919), sobrevoló Santiago de Chile sin descender y regresó a Los Tamarindos, en 3 horas 20 minutos de vuelo. Por este raid, el presidente Yrigoyen le entregó un emblema especial de Aviador Militar, en oro, con relieve alegórico.

A comienzos de los años veinte, mientras se desempeñaba como aviador militar, comenzó a estudiar y proyectar un vuelo de circunvalación terrestre, desafío al que estaban abocados varios pilotos de fama mundial.



En pos de ese objetivo, elaboró un ambicioso plan que consistía en una ruta de 35.000 kilómetros, dividida en tres etapas: 1) comenzaría en Amsterdam y llegaría a Tokio luego de cruzar Francia, Italia, Turquía, Irak, Irán, Paquistán, el norte de la India e Indochina. Desde su capital, Hanoi, remontaría la costa china hasta Shangai, cruzaría el Mar Amarillo hasta alcanzar Tokio; 2) recorrería la costa occidental del Pacífico, las islas Kuriles, la península de Kamchatka, las islas Aleutianas y Alaska, y por la costa canadiense hasta Vancouver; 3) cruzaría los EE.UU. hasta Nueva York. El último tramo implicaba el cruce del Atlántico Norte desde esa ciudad, seguiría por Halifax, Terranova, Irlanda, Londres y concluiría en Amsterdam, punto de partida.

La propuesta fue presentada a la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, que la analizó y se pronunció por su factibilidad. Para recolectar fondos, se creó la Comisión Nacional Pro Vuelo alrededor del mundo, cuya labor permitió adquirir en Holanda dos biplanos monomotores Fokker C IV, “Ciudad de Buenos Aires” y “Provincia de Buenos Aires” (con flotadores) y un hidroavión para el cruce del Atlántico Norte, que, al final, no se utilizaría.

Inicialmente, lo iban a acompañar el alférez aviador naval Nelson T. Page, copiloto y navegador (pero cayó gravemente enfermo y no pudo ir) y el mecánico Felipe Beltrame. La complicada organización logística y los difíciles contactos diplomáticos fueron confiados al periodista Patricio D. Murphy, que cumplió con creces su parte.

El raid se inició el 26 de julio de 1924, desde el aeródromo de Shiphol, Amsterdam. La primera etapa llevó diecisiete días: recorrieron 12.435 kilómetros con dificultades climáticas y topográficas, conflictos de orden político y guerras varias.

Al iniciar la segunda etapa, Hanoi-Cantón, el mal estado del terreno provocó el capotaje y la destrucción del “Ciudad de Buenos Aires”. El 18 de septiembre, recibieron el “Provincia de Buenos Aires”, desde Kobe (Japón). El 22 de setiembre despegaron hacia Hong Kong. La etapa Shangai-Kagoshima demandó 1000 kilómetros de vuelo casi rasante sobre el Mar Amarillo durante seis horas, con sólo una brújula. Al llegar, una multitud los esperaba con banderas argentinas y japonesas.

Luego de dos etapas de 600 kilómetros cada una, arribaron al lago Kasumigaura, lugar de acuatizaje más cercano a Tokio. La llegada del invierno postergó el raid hasta la primavera. El 14 de mayo de 1925, Zanni resolvió trasladar la máquina a Tokio para continuar, pero cuando tomaba velocidad, las olas averiaron un flotador y el aparato capotó. El nuevo percance malogró definitivamente la aventura. Zanni y Beltrame lograron recorrer 17.165 kilómetros, en 121 horas 50 minutos de vuelo. Muchos años después, Beltrame recordaría a un Zanni lleno de entusiasmo y uno de los primeros aviadores mundiales: *«Era un hombre muy inteligente, tesonero, y como piloto, pude comprobar su pericia en una aterrizaje forzoso en Birmania, en medio de un bosque donde nos quedamos sin nafta, aterrizando y decolando bien en un pequeño triangulito, cosa que solamente la podría hacer un piloto, un maestro de pilotos...»*.

Al regresar, fue jefe del Departamento Militar de la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército y del Departamento de Aviación Civil (1926).

La intensidad y calidad profesional de su vida militar se reflejaron en sus dotes como jefe en unidades operacionales (Grupo 4 de Observación en Mendoza, Base Aérea Militar El Palomar). Sus cualidades humanas y de técnico competente, como agregado aeronáutico en Francia, Bélgica e Inglaterra (1930-1932), y en Washington (1938-1941). Y las habilidades de conductor, organizador y planificador, cuando fue jefe de la División Instrucción y Operaciones (1935), inspector general de Aviación (1936), presidente de la Subcomisión de Aviación de la Comisión Permanente de Armamentos, comandante de Defensa Antiaérea (1941) y, ya coronel, comandante de Aviación de Ejército.

El más representativo de los aviadores militares, reconocido por sus pares y en el extranjero, llegó a la máxima conducción listo para la gran transformación de la Aviación. Pero, paradojas del destino, cuando se hallaba en la plenitud de sus fuerzas físicas e intelectuales, la fatalidad se interpuso en su camino. El hombre que había salido airoso de varios accidentes aéreos, que había vencido a la naturaleza en todas las geografías y climas demostrando una capacidad de supervivencia que le mereció el mote del Gato Zanni, se encontró sorpresivamente con la muerte el 29 de enero de 1942, a los 51 años.

El comandante de Aviación, accidental, coronel Victoriano Martínez de Alegría, en el discurso de despedida en la Chacarita sintetizó, con precisión, la fructífera existencia de este arrojado aviador militar:

*«Zanni, con su clara inteligencia, con su visión de soldado, con su temperamento inquieto de superación, creyó ya en aquel entonces en el arma aérea y por eso se enroló en ella para aprender a defender el cielo y el suelo de su Patria. Así luchó con abnegación, con arrojo, con espíritu de sacrificio y con carácter, con el solo fin de ser útil a la aviación».*

El 19 de octubre de 1956, por Decreto 19373/56, fue incorporado a los cuadros de la Reserva de Aeronáutica Cuerpo Comando, Escalafón del Aire, con el grado de Comodoro, y la Ley 18559/70, en reconocimiento a sus logros y trayectoria, le otorgó los títulos de Precursor y Benemérito de la Aeronáutica Argentina ■

EDUARDO JUAN AMORES OLIVER

## COMODORO ALDO ZEOLI

**H**ijo de Nicolás Zeoli y de Luisa Cambiasso, nació el 3 de junio de 1916 en Rosario. Ingresó a la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad Nacional de Córdoba, en 1938. Egresó como ingeniero mecánico aeronáutico el 27 de abril de 1943.

Ingresó al Arma de Aviación del Ejército como personal civil en 1943. El 31 de diciembre de 1947, por Ley 13028 fue incorporado con el grado de primer teniente del Cuerpo Técnico de la Fuerza Aérea Argentina. La ley permitió disponer de los ingenieros que requería la recién creada fuerza armada, para cubrir las necesidades de personal altamente capacitado.



Apenas ingresó fue enviado por el Instituto Aerotécnico a estudiar en el Jet Power Laboratory de Lutterworth (Rugby, Inglaterra). Al terminar su capacitación, se integró a la Comisión de Adquisiciones Aeronáuticas en Europa, como auxiliar. En diciembre de 1948, ascendió a capitán y finalizó su misión en marzo de 1949.

Desde su regreso y hasta diciembre de ese año, permaneció en el Instituto Aerotécnico, de Córdoba. En 1950 fue destinado al Cuartel Maestre General de Aeronáutica (CMGA), en donde fue jefe de la División Abastecimiento hasta octubre de 1951. Designado titular de la División Planificación del CMGA, a partir de diciembre de 1952, fue nombrado jefe interino del Grupo Técnico 2. Ascendió a comandante en diciembre y se hizo cargo de esa jefatura, desde enero del año siguiente hasta octubre de 1954.

El 5 de diciembre de 1954, pasó a las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado y ascendió a vicecomodoro a fin de año. El 29 de marzo de 1957 comenzó el Curso Especial de la Escuela de Comando y Estado Mayor, por correspondencia. El 14 de diciembre pasó a integrar el Cuerpo Profesional - Escalafón Técnico. Ascendió a comodoro el 31 de diciembre de 1959.

El 3 de mayo de 1960, se integró como vocal a la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales (CNIE). Y en el período 1967/1968, participó en el comité de estudio de la reorganización y racionalización de la Dirección Nacional de Fabricación e Investigación Aeronáutica (Dinfia), que se convertiría en el Área de Material Córdoba (AMC).

Entre 1967 y 1970, dirigió el Instituto de Investigaciones Aeronáuticas y Espaciales (IIAE) y presidió la Comisión de Adjudicaciones, Compras y Contrataciones del AMC, mientras continuaba en la CNIE. Entre abril y mayo de 1969, fue vocal de la Comisión Nacional de Estudios Geo-heliofísicos y miembro permanente de la Junta de Inversiones Científicas y Experimentales de las Fuerzas Armadas (Jicefa). Ese mismo año fue director de Lanzamiento en la Experiencia Navidad.

Desde 1970 hasta 1977, ocupó distintos cargos internos en el Área de Material Córdoba, acordes con su especialidad. El de mayor relevancia, la jefatura del Grupo Planificación

y Control entre 1972 y 1977. El 6 de diciembre de 1971 había recibido una medalla y un diploma por dirigir el Primer Lanzamiento de un Cohete Alfa Centauro. En el ínterin, se desempeñó en la Secretaría Privada de la Universidad Nacional de Córdoba. En 1978 fue nombrado asesor en la jefatura del Área de Material Córdoba.

Sin duda, el comodoro Aldo Zeoli fue uno de los padres de la cohetería argentina. Se inició en esta especialidad de vanguardia con el grado de vicecomodoro, al incorporarse a Dinfia y ser designado, en 1960, jefe del Departamento Vehículos Espaciales y Armamento, donde creó e impulsó el programa espacial de la Aeronáutica.

En el Instituto Aerotécnico formó un equipo de trabajo que desarrollaría el primer cohete de investigación argentina, el Alfa Centauro, lanzado al espacio el 2 de febrero de 1961. En ese año se trasladó a los Estados Unidos, donde realizó importantes convenios de cooperación con la NASA. A su genio se debe también la creación de la Base de Lanzamiento de Chamical.

Sobre la estructura del Instituto Aerotécnico, en 1968 organizó y dirigió el IIAE, desde donde comandó las experiencias científicas con cohetes Alfa, Beta y Gamma Centauro, Orión, Canopus, Rigel y Castor; y asesoró a la Aeronáutica en materia de propulsores cohetes.

También organizó el desarrollo de la base de lanzamientos en Mar Chiquita (Buenos Aires), denominada Celpa Atlántico, lugar del primer lanzamiento de un cohete nacional para medir radiaciones, en enero de 1968. Con un intervalo menor de 24 horas, se lanzaron dos cohetes Orión II, instrumentados, que alcanzaron los 100 y 105 kilómetros de altura. Portaban 18 kilos de sensores para satisfacer requerimientos del Laboratorio de Radiación Cósmica de la Universidad de Tucumán y del IIAE, sobre las alteraciones de la radiación X de baja energía, y de las emisiones de origen extragaláctico, que se filtran en el planeta por la denominada Anomalía Geomagnética del Atlántico Sud.

En el país son poco conocidos los resultados del Plan Espacial desarrollado a partir de la década de los 60, que fructificó gracias a la coordinación entre la CNIE, el IIAE y las Universidades Nacionales de Buenos Aires, Córdoba, San Juan, La Plata y Tucumán. Estas casas de altos estudios realizaban investigaciones científicas que ensayaban con los cohetes construidos por el IIAE, extraían conclusiones, y corregían y mejoraban las teorías aplicadas.

El 11 de abril de 1967, se concibió el Proyecto BIO con el lanzamiento de un cohete Orión II desde la Escuela de Tropas Aerotransportadas de Córdoba. A bordo, viajaba el ratón Belisario, que aterrizó con éxito dentro de su cápsula, varios minutos después.

Otro vuelo célebre tuvo lugar el 30 de agosto de 1969, con un roedor bautizado Dalila. Luego siguieron experiencias con simios misioneros de la especie caí, provistos por la Gendarmería Nacional. El primero fue Juan, que despegó desde Chamical el 23 de diciembre de 1969 (Operativo Navidad), a bordo de un poderoso Rigel 04 de dos etapas, nuevo proyecto del comodoro Zeoli, que llevó al pequeño astronauta hasta los 60 kilómetros de altura y regresó. Estos logros convirtieron a la República Argentina, después de Rusia, de EE.UU. y de Francia, en el cuarto país que envió a un ser vivo al espacio, y lo regresó sano y salvo.

El desarrollo de cohetes sonda en la Argentina culminó con el Castor. De dos etapas y propulsante sólido, considerado el cuarto miembro de la familia de cohetes sonda diseñados por el IIAE, con el que se completó la serie de 1960/1970, cuyo objeto era elevar cargas útiles hasta alturas comprendidas entre los 90 y los 400 kilómetros.

El Canopus II, módulo básico del Castor, era movido por un propulsante compuesto que contenía perclorato de amonio, poliuretano y aluminio. La primera etapa estaba conformada por cuatro motores Canopus II, aplicados en racimo, concepción similar al Saturno V, cohete que permitió la llegada del hombre a la Luna. La segunda consistía en un solo Canopus II; ambos módulos contaban con un sistema estabilizador de cuatro aletas.

Este cohete, también desarrollado durante la gestión del comodoro Zeoli en el IIAE, se utilizó para la experiencia Castor-Perú. Se concretó sobre la base de un “Acuerdo especial complementario de colaboración en el ámbito de las ciencias y técnicas vinculadas con la utilización pacífica del aeroespacio”, firmado el 9 de agosto de 1978, entre la CNIE y la Comisión Nacional de Investigaciones y Desarrollo Aeroespacial del Perú (Conida). Se buscó producir artificialmente el fenómeno natural conocido como Dispersión F, que se presenta de manera esporádica y natural en la zona ecuatorial, en especial en las horas del crepúsculo vespertino, y afecta a las ondas electromagnéticas.



En el proyecto Castor-Perú se lanzaron dos cohetes Castor. El primero, el 21 de marzo de 1979 (el comodoro Zeoli ya estaba en situación de retiro) a las 18.49, pero no se realizó la inyección de las nubes de bario por problemas, que serían superados posteriormente. En el segundo, a las 16.53 del día siguiente, las nubes se formaron en el momento previsto.

Los registros ópticos y radioeléctricos terrestres y aéreos indicaron la presencia del fenómeno, que se mantuvo puro hasta su desaparición, sin desencadenarse la alteración natural equivalente que hubiera podido enmascarar los resultados, producto de control artificial. Las perturbaciones radioeléctricas producidas fueron registradas en su totalidad y calificadas como exitosas dando por cumplida la primera prueba en el mundo de generación artificial del efecto Dispersión F. La longitud de las nubes de bario inyectadas fue de aproximadamente 200 kilómetros, por 80 de ancho y pudieron ser observadas en todo Perú durante cuarenta minutos.

Entre otros logros del comodoro Zeoli, se cuentan las experiencias con cohetes sonda en la Base Marambio, Antártida Argentina, y el asesoramiento que brindó a la Fuerza Aérea en materia de combustible sólido para cohetes, en un intento de desarrollar un vehículo capaz de colocar satélites en órbita, el que recién se ensayaría años después en el malogrado Proyecto Cóndor.

Durante su actividad en el área espacial, demostró un amplio conocimiento en las tareas asignadas, experiencia, claro criterio profesional y serenidad en sus juicios. Es de destacar el apoyo que siempre buscó en las distintas universidades del país y la labor intelectual que llevó a cabo dictando conferencias en instituciones y universidades.

El comodoro Aldo Zeoli, precursor de la actividad aeroespacial con cohetes, falleció el 19 de agosto de 2003, en la ciudad de Córdoba ■

COMODORO (R) HÉCTOR RAFAEL GARBIERO

## BRIGADIER GENERAL ÁNGEL MARÍA ZULOAGA

**T**ercero de once hermanos, Ángel María Zuloaga nació en Mendoza el 21 de mayo de 1885. Era un «niño suave y tranquilo, nada en él llamaba la atención a no ser la absurda costumbre de leer libros todos los días y a toda hora», así describió la escritora María Rosa Lojo la afición de este chico que, a los 9 años quedó huérfano de ambos padres. Al cuidado de la hermana decana, cursó la escuela primaria y el ciclo básico de la secundaria, e ingresó al Colegio Militar de la Nación, el 15 de marzo de 1904. Tres años después egresó como subteniente del Arma de Artillería.



Destinado en el Grupo N.º1 de Artillería de Montaña (Mendoza) se destacó como instructor de la Escuela de Reclutas y oficial de la Segunda Batería. Sus superiores le resaltaban la predisposición por la enseñanza y por el aprendizaje del idioma alemán; además, por el fluido manejo del francés y su innata habilidad para jinetear. En mayo de 1909, Ángel María tuvo que inspeccionar la mulada que el Grupo guardaba en Campo Los Andes.

En abril y en septiembre, fue comisionado a la localidad cordillerana de Las Cuevas, para garantizar el tráfico internacional. Inmerso en la soledad andina, demostró adaptarse de maravillas a las alturas. Las cumbres nevadas, con seguridad, dejaron profundas huellas en el corazón de este artillero de 24 años. Contempló el planear impertérrito de los cóndores, el veloz pasaje este-oeste de las nubes, la infinitud de los cielos estrellados.

Sin aparente vinculación con este sentimiento, en 1913, Ángel María fue destinado al Grupo 2 de Artillería Montada de Campo de Mayo, en cuyos potreros funcionaba la Escuela de Aviación Militar. Tratando de emular el vuelo de las aves andinas, se asoció al Aero Club Argentino, elevó la solicitud al Ministerio de Guerra y se sometió a los exámenes que le exigían en la Escuela de El Palomar. En julio de 1914, inició el tercer Curso de Aviación y, escasos días más tarde, junto con tres compañeros, recibió la primera lección de vuelo aerostático. El aprendizaje con aeroplanos se alternó con el de globos.

El 15 de diciembre, en su quinta ascensión, bajo la guía de Pedro Zanni, concretó una travesía hasta la isla Méndez en el Delta. Fue un vuelo corto, de apenas tres horas, que hubiese caído en el olvido si el artillero no hubiera tenido la feliz idea de relatarlo por escrito. El estilo y los comentarios inteligentes y acertados fueron apreciados por el director de la revista del Aero Club Argentino. Publicada en el ejemplar de enero de 1915, esa narración fue el primer artículo impreso de Zuloaga, y su debut en una carrera de escritor y periodista que iría perfeccionando y desarrollando en simultáneo con la de aviador.

En febrero de 1915, rindió para el título de Piloto de Avión. Con solvencia, describió los “ochos” establecidos, aterrizó y, tras un corto rodaje, frenó a 10 metros de la tarima donde aguardaban los cronometristas. El 24 de mayo de ese año, efectuó un ascenso en globo sin acompañante y, esa misma noche, en la más cerrada oscuridad, satisfizo la última exigencia. A las 21.10, después de superar las dos horas requeridas, clavó el ancla en la isla Los Pajaritos. Tenía frío, sueño, el cuerpo le dolía, pero se sentía feliz: solo faltaba el papeleo de rigor para que le otorgasen el *brevet* de Piloto de Globo N.º30.

El 22 de octubre de 1915, en una hermosa noche de luna, Bradley y Zuloaga despegaron a bordo del “Pampero II” en procura de superar la marca de distancia. En definitiva, no lo lograron, pero volaron veintiocho horas continuas, nuevo récord argentino. Igual que el cóndor, que al extender sus alas encuentra su razón de ser, en la Escuela Militar de Aviación, en especial, en el vuelo aerostático, el teniente primero brillaba ya con luz propia. El 31 de diciembre de 1915 fue promovido a capitán.

En 1916, en Chile, se celebró la 1.ª Conferencia Aeronáutica Panamericana a la que Zuloaga fue especialmente invitado por Eduardo Bradley, entonces presidente del Aero Club. El 24 de junio, tras salvar incontables obstáculos administrativos y logísticos, ambos aeronautas argentinos entraron en la historia al trepar hasta los 8000 metros en el globo “Eduardo Newbery” y volar desde Santiago de Chile hasta Uspallata (Mendoza). Por esa hazaña, se les confirió el título de Aviador Militar, con derecho al uso de su emblema en oro. En julio de ese año, el capitán fue nombrado agregado adjunto a la Legación Argentina en Francia. Durante tres años vivió en Europa. Su labor como observador en los frentes de lucha y unidades fue intensa y enriquecedora. Recogió valiosísima información y reunió libros y documentos. En agosto de 1919, obtuvo el *brevet* francés de Aviador Militar N.º18.196 en la Escuela de Aviación Militar en Avord.



De regreso en Buenos Aires, asistió al curso de capitanes en la Escuela Superior de Guerra. El 27 de octubre de 1920 se casó con María Florinda Martínez. Al volver de la luna de miel, se presentó en la Escuela Militar de Aviación. Durante cinco años prestó servicios en el sitio más indicado para brindar aportes intelectuales. Escribió y presentó manuales, libros y reglamentos sobre la formación humana, militar y técnica del personal de aviación. Sus ideas reportaron grandes avances al Ejército y sentaron las bases de la futura Fuerza Aérea. Al capitán le valieron los méritos suficientes para ascender a mayor en 1922, dirigir la Escuela en 1925 y ocupar la Agregación Militar en los Estados Unidos al año siguiente.

En septiembre de 1930, cuando había alcanzado la jerarquía de teniente coronel, Zuloaga fue nombrado director general de Aeronáutica del Ejército, primer aviador que accedía a ese nivel. Las iniciativas y proyectos que generó signaron una etapa diferenciada en la evolución de esa rama de la milicia. Desde un comienzo, desplegó

una actividad febril guiada por dos ideas fuerza: lograr la autonomía e identidad institucional de la aviación, con un cuerpo doctrinario y normativo depurado; y alcanzar el abastecimiento nacional del material aéreo.

En 1933, al tiempo que el Ejército había comenzado a operar aeronaves diseñadas y construidas en la FMA, el teniente coronel Zuloaga comandó la histórica Escuadrilla Sol de Mayo, la formación que acompañó al presidente Justo en su visita al Uruguay y al Brasil. El vuelo se realizó sin novedad, con un recorrido de 4560 kilómetros. Tras ascender a coronel, a fines de 1936, Zuloaga retornó a París. Allí, en la Comisión de Adquisiciones, permaneció hasta 1939. En 1940 fue destinado a la Dirección General de Administración. A fines de ese año recibió las palmas de general de brigada. En febrero de 1941, a la cabeza del arma aérea mejor equipada en Sudamérica, el Comando de la Aviación Militar retomó la línea conductiva seguida con anterioridad.

Después de ser relevado del Comando por problemas políticos, en enero de 1942 pasó a la Dirección General de Personal, organismo que dirigió hasta el 4 de junio de 1943. Puesto en disponibilidad, se transformó en un asesor de consulta diaria de las nuevas autoridades. En octubre de 1944, al aprobarse el escalafón de la Aeronáutica Militar, se sumó a sus filas con el grado de brigadier. En febrero de 1956, el Gobierno Provisional de la Nación lo promovió a la jerarquía de brigadier general. En el ínterin, el 5 de abril de 1945, se retiró definitivamente y, ahora sí, pudo sumergirse de lleno en la lectura del material acopiado y en la redacción de otros libros. En 1947, editó su obra cumbre: *La victoria de las alas*. Frecuentado por artistas y hombres de letras, como un buen aldeano, se preocupó para que los frutos llegasen a la mayor cantidad de lectores. En 1957 donó a la Fuerza Aérea su biblioteca personal, colección privada de temas aeronáuticos, una de las más importantes del mundo.

Mientras envejecía en la paz hogareña con vista a los ombúes de la Plaza San Martín, llegó a ser un referente ineludible de cuantos se interesaban por los inicios de la aviación. En 1969 publicó su último libro, *Líneas aéreas y nacimiento de la astronáutica en la Argentina*, donde describía con precisión la estructura de los espacios siderales y las implicancias de los vuelos espaciales. Finalizaba, augurando: «... la inteligencia humana, admirable facultad otorgada por Dios, rendirá sus frutos en pro de la armonía universal, como supremo bien, y la aviación y la astronáutica habrán contribuido a tal objeto en grado ponderable». Falleció en la Capital Federal el 29 de agosto de 1975. Sus restos descansan en la bóveda familiar de su esposa, María F. Martínez, en el cementerio de la Recoleta ■

COMODORO VGM (R) OSCAR LUIS ARANDA DURANO

## BOLETÍN DE LA DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

EDICIONES ANTERIORES



### BDEH 1/2013

#### Presentación

por el Com. VGM (R) Oscar L. Aranda Durañona

#### Orígenes de la Medicina Aeronáutica en la Argentina

por la Lic. Silvina Sotera

#### Sanidad de la Fuerza Aérea Argentina en el Conflicto del Atlántico Sur

compilación: Com. (R) Héctor Vidal

### BDEH 2/2014

#### Introducción a la sociología militar

por el Prof. Alfio A. Puglisi

#### Estructura social de los niveles de conducción de la Aeronáutica Argentina (1938-1945)

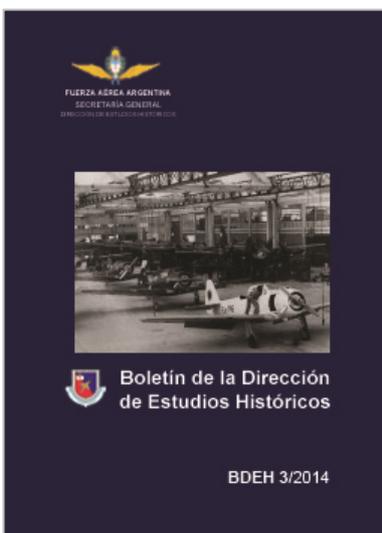
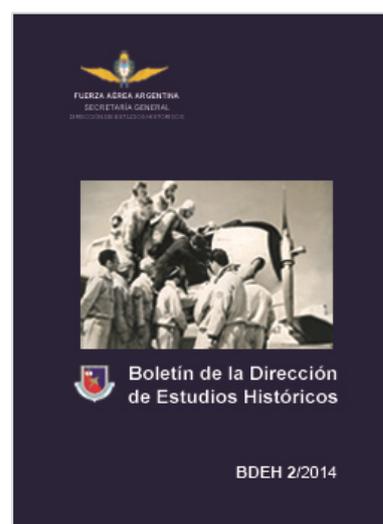
por el Com. "VGM" (R) Oscar L. Aranda Durañona

#### Generaciones aeronáuticas

por el Prof. Alfio A. Puglisi

#### Homenaje de la Promoción 73° del CMN a la Promoción 11 de la EAM, "La Voladora"

por el Ten. Cnl. (R) José Javier de la Cuesta Avila



### BDEH 3/2014

#### La industria aeronáutica en los planes nacionales: la FMA en sus primeras décadas (1927-1945)

por el Mg. Aureliano Da Ponte

#### Revisitando archivos: el caso de Ambrosio Taravella

por la Mg. Paula Andrea García

#### La saga de la construcción de aviones en Brasil

por el Cnl. Av. (FAB) Marco Aurelio de Mattos

### BDEH 4/2014

#### Primera intervención de la Aviación Militar en las Grandes Maniobras del Ejército

por la Lic. Norah P. Mazzucco

#### La Aviación Militar en el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930

por el Mg. Luis Fernando Furlan

#### Como un cierre: Igualdad, honor y amistad en los reencuentros entre contendientes directos después de Malvinas

por la Dra. Rosana Guber

