

CAPÍTULO I

DEWOITINE

1927 - 1935



Grupo N°1 de Caza



El perfil de un biguá en vuelo pintado en el lado derecho del avión, bajo el puesto del piloto, distinguió a los Dewoitine D.21 del Grupo N°1 de Caza en el año 1931. El biguá, con su raudo vuelo, en enormes bandadas por los cielos de la pampa húmeda, fue el símbolo de aquellas formaciones de aviones, que se multiplicaban para formar un Grupo Aéreo. El perfil del biguá, con leves variantes, fue pintado luego en los Curtiss Hawk III y Curtiss Hawk 75 hasta 1945.

DEWOITINE

1927

La Dirección de Aeronáutica fue promovida a Dirección General¹ De la nueva gran repartición, además de otros organismos, dependía el Comando de Aviación. Y de éste, dos grupos de Observación: el N°1, con asiento en El Palomar; y el N°3, basado en Paraná. Cada grupo tenía asignadas dos escuadrillas: una, de exploración y otra, de artillería. El Grupo N°1 de El Palomar conservaba en su organización a la Escuadrilla de Caza.

Según se puede apreciar, la nueva estructura no contemplaba la función de bombardeo ni una eventual proyección estratégica del fuego aéreo según los principios preconizados por Giulio Dohuet. Los Breguet XIX de bombardeo se agruparon en las escuadrillas de Artillería. La aviación era, nuevamente, un simple “ojo del comandante” al servicio de la Artillería, arma que llevaba el peso de la destrucción del enemigo. El porqué de este cambio se puede comprender si se recuerda el gran desarrollo logrado en la década del 20 por la fotografía aérea, para obtener información, y el progreso de las comunicaciones inalámbricas, que abreviaba al mínimo los tiempos de la Inteligencia.

En ese esquema se aquilataba la figura del observador, que no sólo debía saber de cartografía y lectura del terreno, sino, también, conocer de transmisiones, de navegación, y estar en condiciones de disparar la ametralladora del puesto trasero. El currículo en vigencia en la Escuela de El Palomar indicaba que en el primer año, en un curso de seis meses, los futuros aviadores debían graduarse de observadores. Aquellos que aprobaran, en el segundo año, podrían ingresar a la Escuela y seguir el curso de pilotaje en la primera mitad del año; y, en la segunda, los más calificados pasarían al Grupo N°1 de Observación donde las escuadrillas de Caza, Exploración y Artillería los capacitarían para el combate.

La Escuadrilla de Caza del Grupo N°1 de Observación

El mayor Parodi, asistido por el capitán Martínez de Alegría como segundo jefe, comandaba el Grupo N°1 de Observación. Al frente de la Escuadrilla de Caza se hallaba el teniente Claudio A. Mejía, acompañado por el teniente Eugenio Cormack Lynch como jefe de la Sección Transporte. Formaban parte de la Escuadrilla los pilotos militares teniente Armando H. Cáceres, subteniente Lauro A. Lagos, sargento primero Fernández Arcay y sargento A. Méndez; y los no navegantes sargento primero Duri y sargento Vega.

Éste fue un buen año para los cazadores. Adquiridos en Francia, llegaron a El Palomar cinco monoplazas Dewoitine D.21 y dos biplazas D.25. Las nuevas máquinas eran cazas monoplanos íntegramente metálicos, propulsados por un motor Hispano Suiza de 450 hp. La principal característica era su gran maniobrabilidad. Según el manual, en doce minutos trepaban a 5.000 metros y el techo operativo llegaba a los 8.500. Tenían una autonomía de tres horas y alcanzaban una velocidad máxima de 270 km/h. Podían ser artillados con dos ametralladoras Vickers de 12,70 milímetros y dos de 7,65 milímetros: las primeras estaban alojadas en las alas; y las de menor calibre, bajo el capot, sincronizadas con el giro de la hélice bipala de madera.

A pesar de las bondades apuntadas, los Dewoitine presentaban una serie de inconvenientes. Algunos de esos problemas requirieron solución urgente: los motores manifestaban fallas de compresión, los magnetos tenían una vida corta y había que cambiarlos con frecuencia, el colimador acusaba defectos que fueron notificados al fabricante. También, se comprobó la debilidad de los radiadores (de duraluminio), por lo que se propuso cambiarlos por otros de cobre. Durante las picadas pronunciadas, el estabilizador de cola provocaba vibraciones alarmantes. De los siete Dewoitine iniciales, sólo tres estuvieron en servicio en la primera parte del año; seis, durante julio, agosto y septiembre; y a partir de octubre, después de las maniobras, cinco aviones marcharon a reparaciones mayores.

La deficiencia no impidió que la Escuadrilla de Caza interviniera en los ejercicios de apoyo a otras armas ni que impartiera la debida instrucción táctica, de tiro y de bombardeo. En el año, la Escuadrilla sumó 197h 30min de vuelo, en 410 salidas. Los pilotos, en cambio, totalizaron más de 310 horas. Esto significaba que los pilotos triplicaron su actividad volando en las escuadrillas de Artillería y Exploración, gracias a que éstas contaban con una dotación más numerosa.²

¹ Decreto S/N° del 4 de mayo de 1927 - 2ª P. BM N°2.171.

² Memoria Anual del Grupo N°1 de Observación - 1927, pág. 6 y Anexo IV.

Entre las tareas de cooperación, Mejía efectuó dos vuelos fotográficos de largo aliento sobre Mendoza y sobre La Pampa. Por su parte, Cormack Lynch y otros pilotos (entre ellos los tenientes Héctor A. Bastián y Justo J. Ossorio Arana, que no pertenecían a la Escuadrilla) actuaron como interceptores en los ejercicios de la 6.^a División.

El 31 de octubre, Mejía se accidentó con un D.21, sufrió heridas y contusiones leves. El avión resultó con daños reparables. El Fokker acrobático, durante un aterrizaje, chocó contra un D.21 y le ocasionó roturas parciales. Por último, un Breguet le arrancó la cola a otro Dewoitine. De este modo, la Escuadrilla de Caza finalizó el año con la dotación seriamente disminuida.³

Frente a las numerosas dificultades técnicas, 1927 depararía un acontecimiento auspicioso. Con el apoyo político del presidente de la Nación, Dr. Marcelo T. de Alvear, y el empuje del ministro de Guerra, general Agustín P. Justo, el 10 de octubre se inauguró en Córdoba la Fábrica Militar de Aviones (FMA). Bajo la dirección del ingeniero Francisco de Arteaga se programó la construcción de treinta D.21 y de sus motores Lorraine Dietrich 12 E.W. de 450 hp.

1928

Se crea la unidad aérea en Los Tamarindos

Se creó el Grupo N°4 de Observación en Los Tamarindos (Mendoza) que se añadía, así, a los dos existentes⁴ A similitud del Grupo N°3 de Paraná, la unidad mendocina carecía de escuadrilla de caza y la única activada en el país seguía siendo la del N°1 de Observación, que compartía con la Escuela Militar de Aviación (EMA) el campo de vuelo de la Base Aérea Militar (BAM) El Palomar.

La Escuadrilla de Caza del Grupo N°1 de Observación

El teniente Mejía continuó al frente de la Escuadrilla de Caza del Grupo N°1 de Observación. Completaban la Escuadrilla los tenientes Gustavo A. Hermansson, Juan L. Garramendy y Rubén M. Barros; los pilotos militares sargentos primeros Miguel U. Balado e Ignacio Calveyra; y los no navegantes sargento Duri y cabo primero Rabalo. En materia de equipamiento, los cazadores contaron sólo con cinco D.21, una situación que no tenía visos de mejorar debido al cambio en la política de defensa que, al asumir, impuso el presidente Hipólito Yrigoyen. Se redujeron los gastos militares. No se aprobaron nuevos contratos; se postergaron pagos; y la FMA, inaugurada con tanta pompa en octubre de 1927, cerró sus puertas y quedó funcionando únicamente con el personal de limpieza.

En su condición de jefe de escuadrilla, el teniente Mejía asumió la responsabilidad de llegar con los modernos Dewoitine a los límites establecidos por el fabricante y, en ocasiones, forzar a su propio cuerpo para determinar la resistencia a la fatiga u otras experiencias. La escasez de aeronaves se agravó en octubre. El 15 de ese mes, una multitud se congregó en la Plaza de Mayo, frente a la Casa Rosada, para asistir a una demostración de acrobacia que pensaban realizar los aviadores bolivianos, capitán Lucio Luizaga (piloto) y mayor Santalla (observador), a bordo de un poderoso Fokker denominado, precisamente, Bolivia. Con la exhibición, querían homenajear al General Manuel Belgrano. El teniente Mejía, piloteando el Dewoitine D.21 N°6, se ofreció a guiarlos desde El Palomar.

Luego de despegar, ambas máquinas llegaron a Palermo con 1.000 metros de altura. En ese punto, Mejía se adelantó a los bolivianos para que, desde lejos, pudieran seguir su trayectoria y preparar con tiempo las maniobras. Según habían convenido, Mejía marcaría el sitio de la exhibición con un viraje escarpado sobre la plaza. Todo se desarrolló conforme a lo previsto hasta que, en la mitad del viraje, sintió un golpe y, con asombro, comprobó que se le había saltado la hélice. Falto de tracción, el avión bajó bruscamente la nariz. Mejía alcanzó a observar que la hélice caía girando a gran velocidad. En un reportaje que le hicieron a raíz del suceso relató:

Preocupado por saber dónde caería, durante un instante la seguí con la vista, pero, pronto, debí fijar mi atención en el avión, puesto que aprecié que estaba a punto de entrar en tirabuzón. La hélice había dañado el ala y, seguramente, el tren de aterrizaje, por lo que resolví lanzarme en paracaídas, como única perspectiva de salvación. Sin embargo, con un rápido golpe de palanca conseguí restablecer la línea de vuelo y, para evitar las desgracias que hubiera ocasionado la caída del aparato en la Plaza, decidí planear hacia el río. Trescientos metros río adentro, observé la Avenida Costanera, y ello me hizo cambiar nuevamente de intención. Se presentaba totalmente despejada, y creí que descendiendo allí, podría salvar la máquina. Probé los comandos y, no obstante el desequilibrio, comprobé que respondían.

³ Ibídem. Pág. 82 y 83.

⁴ Decreto S/N° del 21 de enero de 1928 - Anexo al BM N°7.850, 1ª P.

Sin pérdida de tiempo, inicié un viraje plano, y pronto me hallé sobre la avenida. A continuación, acentué el ángulo de planeo y cuando me disponía a aterrizar con viento de costado, un carro y un automóvil se cruzaron en mi camino. Con un golpe de timón, los salté casi rozando las cabezas de sus ocupantes, pero, enseguida, apareció un hombre. No sé como escapó, porque toda maniobra para evitarlo era ya imposible. El aparato, a 80 km/h, se posó, pero el desperfecto del tren de aterrizaje hizo que se inclinara y el extremo de ala chocara contra una columna de alumbrado derribándola. El impacto lo frenó tan bruscamente que, después de describir un semicírculo sobre el ala, quedó detenido.

La odisea protagonizada por el teniente Claudio A. Mejía y el feliz desenlace catapultaron su nombre a la popularidad. Las crónicas periodísticas destacaron sus brillantes cualidades considerándolo como uno de los elementos más relevantes de la aviación militar. El acontecimiento alcanzó mayor relieve, porque entre los espectadores se hallaban su padre, Claudio J. Mejía, y el ex-presidente de la República Dr. Marcelo T. de Alvear, quienes, en conocimiento de la identidad del accidentado, a minutos de ocurrido, llegaron a la Prefectura Marítima donde se había refugiado el aviador. El encuentro del teniente con su padre constituyó una escena conmovedora que el público aplaudió emocionado. El Dr. Alvear abrazó al aviador, y lo felicitó por la serenidad y la maestría con que supo afrontar el trance.⁵

Tras la hazaña relatada, el 4 de noviembre de 1928 a las 6.15 de la mañana, el teniente Claudio Mejía, vestido con un mameluco calefaccionado eléctricamente, ocupó la carlinga de otro Dewoitine. Presenciaban los preparativos el jefe del Grupo N°1 de Observación, mayor Antonio Parodi, y los delegados del Aero Club Argentino que fiscalizarían la prueba. Los mecánicos instalaron el barógrafo medidor de altura y conectaron el equipo inhalador de oxígeno al aviador. A las 6.36, Mejía despegó su Dewoitine y ascendió en círculos hasta perderse en la capa de altos cúmulos que cubría el campo. Nadie supo de su suerte hasta pasadas dos horas. A las 8.20, los presentes vieron que el avión perforaba las nubes, seguramente guiado por el instinto del piloto, y que aterrizaba minutos después.

Los aplausos y las expresiones de aliento que habían festejado la aparición del avión, perfilado contra el manto nuboso, se repitieron cuando Mejía detuvo el motor y constataron que el barógrafo indicaba 8.000 metros, 35 menos que el récord argentino establecido por el alemán Otto Ballod, en 1924. Al abandonar el avión, el comandante de la Escuadrilla de Caza se mostró satisfecho con la experiencia y recomendó que la cumplieren todos los pilotos para demostrar la aptitud psicofísica.⁶

Con la baja del avión aterrizado de emergencia en la Avenida Costanera,⁷ la participación de la unidad de caza en los ejercicios finales fue exigua. Únicamente intervinieron el jefe de la Escuadrilla y los tenientes Hermansson, Garramendy y Barros.

Al finalizar las maniobras, el 22 de noviembre, el teniente Claudio Mejía fue comisionado a la Subsecretaría de Guerra para trasladarse a los Estados Unidos y elegir la aeronave con la que, en febrero, volaría a Europa⁸ junto con el aviador civil Diego A. Arzeno. Preveían unir Buenos Aires con Sevilla y retribuir, de ese modo, la visita efectuada en 1926 por el capitán español Ramón Franco a bordo del Plus Ultra. Al momento de abandonar la Escuadrilla, el teniente Mejía había desarrollado una intensa actividad aérea promediando en los últimos tiempos 30 horas mensuales, la mayor parte de ellas en acrobacia y combate. En la jefatura fue reemplazado por el teniente Garramendy.

En 1928, además de la responsabilidad en el comando de la Escuadrilla de Caza, el jefe del Grupo N°1 de Observación le había confiado a Mejía la cátedra de Táctica Aérea en los cursos I y II de Aviador Militar de la EMA.⁹ El programa teórico de Táctica Aérea para los alumnos avanzados del Curso II, contemplaba: Generalidades:

- Acción y ventaja que ofrece la acrobacia.
- Principios que rigen a la aviación en la defensa y en la guerra de movimiento.
- Procedimientos de ataque al avistar al enemigo. El contacto. El ataque de monoplaneo contra otro monoplaneo, contra biplaneo, contra bombardero. Ataque de frente y de flanco.

⁵ Comodoro (R) Jorge A. Segat, "Un personaje de la aviación", *Aeroespacio*, N°535, mayo/junio 2000, pág. 66.

⁶ *La Nación*, 4 de noviembre de 1928.

⁷ Memoria Anual del Grupo N°1 de Observación, 1928, pág. 93.

⁸ Decreto S/N° del 19 de noviembre de 1928 - 1ª P. BM N°8.094.

⁹ Decreto S/N° del 25 de julio de 1928 - 1ª P. BM N°7.994.

Combate contra distintos elementos:

- Ataques a globos cautivos y paracaídas.
- Ataques a globos dirigibles.
- Lucha contra enemigo naval y terrestre con ametralladoras.
- Aviones torpederos, tolebombas¹⁰

Combate aéreo colectivo:

- Pase del individual al colectivo.
- Formaciones ofensivas y defensivas.
- Casos particulares: combate nocturno, de retaguardia, en servicio de escolta.
- Bombardeo colectivo: la práctica en vuelo con máquinas de guerra preveía una progresión de ejercicios aéreos con ametralladora fotográfica. Los comandantes de las escuadrillas de Caza y de Observación, desde tierra, provistos con gemelos, debían supervisar el desarrollo de las ejercitaciones. El programa se dividía en cuatro secciones compuestas por una serie de ejercicios. A cada uno se le fijaban, en cantidades de clichés a obtener con la cine-ametralladora, las exigencias que debían aprobar los alumnos para avanzar al paso siguiente.
- Avión de caza aislado contra avión de observación aislado.
- Patrulla de caza contra avión de observación aislado.
- Combate entre dos escuadrillas de biplazas.
- Patrulla de caza contra un pelotón de observación.

Inspirado en el Reglamento de Caza de la aviación militar francesa, el adiestramiento previsto en el programa argentino permite inferir la importancia que se le asignaba a la tarea de observar y evitar ser observado. También, la peligrosidad de los observadores que, con sus ametralladoras de la torreta posterior, eran adversarios temibles para los cazas monopostos. Los temas mencionados no pudieron alcanzarse en su totalidad por diferentes motivos: no todos los Dewoitine superaban los 6.000 metros de altura; los barógrafos sólo pudieron utilizarse a partir de 1930, por falta de verificación; las ametralladoras Vickers 12,70 milímetros de las alas se interrumpían con frecuencia por lo que, desde un comienzo, se emplearon las armas de capó calibre 7,65 milímetros sincronizadas con la hélice (primera vez que la aviación militar argentina utilizaba este sistema de disparo).

Las últimas tareas del año de la Escuadrilla de Caza fueron dos demostraciones de ataques a blancos terrestres, a mediados de diciembre, ante los alumnos de los cursos de Información de la Escuela Superior de Guerra y ante los oficiales superiores del Estado Mayor General del Ejército, en Campo de Mayo.

1929

Modificaciones orgánicas y doctrinarias

El presidente Yrigoyen y el ministro de Guerra, Elpidio González, aprobaron la misma Organización de Paz del Ejército de 1928,¹¹ salvo que la actual fijaba una dotación de seis aparatos por escuadrilla. Al promediar el año, se inició una reorganización de la aviación militar, que repercutiría de forma trascendente en la aviación de caza. Los cambios fueron ordenados por la Reglamentación de Bases Aéreas de la Dirección General de Aeronáutica. Su aplicación fue recogida en la Memoria Anual por el comandante de la BAM El Palomar, teniente coronel Pedro Zanni.¹² La modificación más significativa establecía que la BAM se compondría de tres unidades aéreas independientes entre sí: el Grupo N°1 de Observación (con escuadrillas de Exploración y de Artillería), la Escuela y la Escuadrilla de Caza.

Esta reorganización, en que la unidad de caza salía de la órbita del Grupo de Observación y dependía directamente del Comando, marcaba un nuevo rumbo doctrinario. Se puede inferir la esencia de la nueva concepción leyendo las Consideraciones Generales de la Memoria Anual, redactadas por el director general de Aeronáutica, coronel Jorge B. Crespo, al terminar el año:

El desenvolvimiento de la aviación en todo el universo marcha a paso acelerado; porque todos los estados le asignan la importancia que le corresponde, no ya por constituir el ojo del Ejército como se diera en llamarlo, sino por ser el tercer elemento de potencia efectiva, dotado de medios exclusivos para hacer sentir su efecto, moral y material, más allá de los límites en que puede hacerlo el Ejército. (...) La eficacia y el éxito de la aviación militar dependen de su acción, la que debe ser exclusivamente ofensiva, porque no tiene otro modo de combatir y no admite situaciones intermedias ni

¹⁰ Bombas de carcasa liviana.

¹¹ Decreto S/N° del 18 de abril de 1929 - Anexo al BM N°8.202, 1ª P.

¹² Memoria Anual de la BAM El Palomar - 1929, Orden del Día N°116 del 26 de agosto de 1929, pág. 169.

*en todas las fases de su táctica y de sus actividades bélicas. Sus elementos de lucha y de combate están constituidos, en esencia, precisamente por el tiro de sus ametralladoras, con el que únicamente puede luchar en el aire con sus enemigos, y por el lanzamiento de bombas, que es la esencia de la acción ofensiva de la guerra aérea.*¹³

A comienzos de 1929, cuando aún dependía del Grupo N°1 de Observación, la Escuadrilla de Caza estaba comandada por el teniente primero Garramendy; y las secciones, por los tenientes Lagos y Hermansson. Completaban el plantel de pilotos operativos el teniente Martín R. Cairó y los sargentos pilotos militares De Faveri, Del Pino y Encina. Al modificarse la orgánica en agosto, el teniente primero Garramendy¹⁴ fue sustituido por el teniente primero Pedro Castex Lainfor e ingresó como piloto el teniente primero Bastián. Simultáneamente, los sargentos pilotos fueron transferidos al Grupo N°1 de Observación.¹⁵

En cuanto al material, la suspensión de las construcciones emprendidas en la FMA afectó a toda la aviación. El envejecimiento y el acelerado desgaste de los aviones restringieron la dotación disponible de la Escuadrilla de Caza a un promedio de seis Dewoitine en servicio, cifra que, al terminar el período, decayó a dos. Cuatro de ellos eran D.21, monoplazas de alas reducidas, que constituían la fuerza interceptora. Los restantes eran D.25, biplazas para doble comando.

En concordancia con las modificaciones de la doctrina de conducción y el empleo de la aviación de combate, la Dirección General de Aeronáutica programó una importante Campaña de Instrucción en Carhué (Buenos Aires), entre el 5 y el 14 de octubre de 1929. Para ello, se preparó un campo de tiro con blancos que simulaban puentes, tropa en movimiento, blancos circulares para bombardeo de ejercicio y de guerra. Se cumplieron las siguientes condiciones:

Ametralladoras

- Tiro individual contra blanco terrestre.
- Tiro individual contra manga remolcada.
- Tiro colectivo contra blanco terrestre.

Bombardeo

- Individual con bombas de instrucción contra blanco circular.
- Colectivo con bombas de guerra en formaciones de patrulla y escuadrilla.

Con los Bristol Fighter, los observadores dispararon 2.991 proyectiles con la torreta trasera, consiguieron 363 impactos, con una eficacia del 12,3%; los pilotos, 2.381 municiones con las ametralladoras delanteras, acertaron 273, con una eficacia del 11,47%. Los Breguet XIX arrojaron 22 bombas de instrucción, obtuvieron 17 impactos; y con 135 bombas de guerra, 104.

Las novedades más destacadas de la Escuadrilla de Caza en estas ejercitaciones, detalladas en la Memoria Anual de la BAM El Palomar, son:

- Los Dewoitine alcanzaron los 6.000 metros con carga de guerra completa. Se efectuaron virajes escarpados, pérdidas y práctica de combate aéreo, con fotoametralladoras de capó.
- Los barógrafos no fueron devueltos a tiempo por la FMA restándole a las prácticas de altura el control deseado.
- Por primera vez, se emplearon ametralladoras de capó efectuando las punterías con el colimador Chretien sobre blancos terrestres.
- Se realizaron ataques con las ametralladoras Vickers sobre blancos terrestres simulados (línea de tiradores, pozos de ametralladoras y trincheras).
- Las Alzas Norman colocadas en los Dewoitine, de procedencia europea, no resultaron eficaces para apuntar y debieron ser modificadas.
- Las tapas de las cajas de las ametralladoras, al levantarse sólo hacia la derecha, impidieron a los pilotos subsanar las fallas más insignificantes de las instaladas a la izquierda dando lugar a reiteradas interrupciones.
- Con las primeras prácticas de ataque, se perforaron las hélices por deficiencias de sincronización. En otro caso, se le desprendió la envuelta de la campana de retroceso a una de las ametralladoras inutilizando, también, la hélice.
- Las fallas de la munición provocaron las consabidas suspensiones de los ejercicios y no faltaron las alteraciones de la cadencia de tiro provocadas por el cambio de las revoluciones del motor durante las pasadas.

¹³ Memoria Anual de la Dirección General de Aeronáutica - 1929, pág. 60.

¹⁴ Memoria Anual de la BAM El Palomar - 1929, Orden del Día N°282, pág. 169.

¹⁵ Memoria Anual de la BAM El Palomar - 1929, Orden del Día N°307, pág. 170.

- Las críticas de peso dirigidas a los pilotos se refirieron a los ataques a blancos terrestres, la mayoría realizados en vuelos tan rasantes que disminuía la precisión de los impactos.
- El ataque a la manga remolcada debió suspenderse a mitad del ejercicio por la destrucción prematura de los paños que, con los orificios producidos por los proyectiles y el flameo, se fue haciendo jirones e imposibilitó el recuento de los impactos.
- Las prácticas de ataque en patrullas fueron combinadas con los Breguet XIX. Tres de éstos fueron escoltados por los Dewoitine de caza.

1930

Creación del Grupo N°1 de Caza

El 15 de febrero, el presidente Yrigoyen aprobó la nueva Organización de Paz del Ejército, por la cual, en la BAM El Palomar,¹⁶ se aumentaba la categoría de la Escuadrilla de Caza, a grupo. Este acto administrativo y su fecha de promulgación constituyeron el momento histórico en que la aviación de caza argentina dispuso, en teoría, de una unidad de nivel regimiento. Sin embargo, la demora en recibir los D.21 con motores Lorraine Dietrich 450 hp que se construían en Córdoba, a órdenes del director interino –capitán Bartolomé de la Colina–, representó un obstáculo insalvable para concretar las previsiones orgánicas.

También, influyeron en ese atraso los disturbios políticos del 6 de septiembre de 1930. En la Memoria que elevó al terminar el año el capitán Alfredo Pérez Aquino, que reemplazó al teniente coronel Elisendo C. Pissano como jefe de base, no ocultaba su decepción afirmando que por falta de material no se había organizado el Grupo de Caza. En lugar de grupo, mantuvo el nivel de escuadrilla y fue comandada por el teniente primero Martín R. Cairó.

La preocupación de Pérez Aquino estaba justificada. Anteriormente, cada piloto volaba más de 100 horas anuales; mientras que, en ese año, la Escuadrilla completa totalizó sólo 258 horas diurnas. La dotación teórica de cinco aeronaves se limitó a tres Dewoitine, en el más bajo nivel de rendimiento. No obstante, se progresó en otros aspectos de la instrucción. Se incorporaron los códigos de señales en vuelo, y los estudios de combates ofensivos y defensivos. Aparecieron nuevos procedimientos tales como caza sobre noticias, caza a la vista, cortina, protección a la observación aérea y a la propia aviación de bombardeo.¹⁷

En el movimiento del 6 de septiembre, la aviación militar jugó un papel determinante. A primera hora de la mañana, a bordo de un Dewoitine de la Escuadrilla de Caza, el teniente primero Cairó acompañado por el teniente Francisco J. Vélez arrojaron volantes con proclamas revolucionarias sobre la ciudad y sobre otras unidades del Ejército.

A la tarde, alrededor de las 15, el capitán Claudio H. Rosales y el mecánico José Atenzo sufrieron un trágico accidente, a bordo del Dewoitine biplaza N°2¹⁸. Mientras realizaban pasadas intimidantes sobre la plaza de armas del Grupo de Artillería Montada, en Campo de Mayo, se produjo una explosión en el tanque de nafta. El avión cayó en el extremo nordeste de los cuarteles. Ante la presunción de que podrían haber sido derribados, el capitán Castex Lainfor le ordenó al teniente primero Mejía que despegara y reconociera el sitio del accidente, claramente identificable desde El Palomar por la columna de humo que se alzaba detrás de los edificios. Mejía fue, cumplió su misión y regresó, sin novedad. Ésta y otras acciones sólo fueron posibles gracias al empeño y eficiencia del personal de mantenimiento, que llegó a alistar veintidós máquinas en condiciones de volar.

La activa y disuasoria participación de aviadores militares y de pilotos civiles que los acompañaron con sus avionetas se conmemoraría con una emisión de sellos postales. La imagen de las estampillas representaba una multitudinaria manifestación de ciudadanos, cadetes militares y soldados revolucionarios. En el fondo, la escena se completaba con mástiles marinos y cuatro Dewoitine que cruzaban el firmamento desde diferentes direcciones.

Asimiladas las consecuencias del golpe militar, el 11 de diciembre, el teniente primero Mejía se reintegró a la BAM El Palomar y pocos días después voló a la FMA para interiorizarse de la evolución de la construcción de los Dewoitine.¹⁹ Al regresar, asumió como comandante accidental de la Escuadrilla en lugar del capitán Castex Lainfor, designado para integrar la Comisión de Adquisiciones en el extranjero.

¹⁶ Decreto S/N° del 15 de febrero de 1930, Anexo III - Formaciones Especiales - 1° P. BM N°8.427.

¹⁷ Primitiva denominación de los procedimientos de alerta en vuelo y sombrilla aérea, y sus distintas variantes.

¹⁸ Memoria de la BAM El Palomar - 1930, pág. 70.

¹⁹ Expediente N°30.142 de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército.

1931

Se activa el Grupo N°1 de Caza

Desde 1923, pese a las sucesivas modificaciones orgánicas y a la creación de nuevas unidades, la aviación militar había recibido el mismo presupuesto que cuando era una simple escuela. Esta desigualdad comenzó a cambiar en 1931, a partir del anuncio de la entrega del nuevo material aéreo. La perspectiva se ofrecía más favorable para los cazadores que por fin dispondrían de un grupo aéreo de caza que no sería un mero rectángulo en el papel.

Los responsables de confeccionar las orgánicas no compartían, en apariencia, el optimismo de los aviadores. No obstante haber sido creado el 15 de febrero de 1930, en las previsiones de la Organización de Paz de 1931 no se contemplaba a la unidad de caza como grupo, sino que mantenía la categoría de escuadrilla. El teniente primero Mejía, destinado en la Escuela,²⁰ el 20 de enero recibió la orden de asumir en comisión el mando²¹ de la Escuadrilla.

El 26 de marzo de 1931, el teniente Miguel J. Castex Lainfor falleció durante una práctica de tiro con ametralladora en Punta Indio, el Dewoitine D.21.

Entretanto, se ponían a punto los aviones fabricados en Córdoba. A comienzos de mayo, los pilotos de la Escuadrilla de Caza, con la colaboración de otros destinados en El Palomar, trasladaron en vuelo las primeras ocho máquinas. Encabezó la formación de D.21 el comandante de la BAM, capitán Pérez Aquino, seguido por el comandante de la Escuadrilla de Caza, teniente primero Mejía. Los restantes aviadores fueron: los tenientes primeros Miguel I. Cardalda y Eduardo Ruiz, los tenientes Raúl O. Pizales, Francisco J. Vélez, Arístides C. Fredes e Ignacio Uranga Imaz.²²

Aprovechando la llegada de los nuevos aviones, el jefe de Gabinete Psicofisiológico, Dr. Agesilao Milano, requirió que se hiciese una prolongada sesión de acrobacia para experimentar un nuevo aparato de control del funcionamiento del corazón. El jefe de la Escuadrilla fue el encargado de realizarla. Según la crónica publicada en un periódico porteño,²³ Mejía realizó doscientos tres loopings continuados, cifra que constituyó, prácticamente, un récord sudamericano. La noticia indujo al ministro de Guerra, general Aníbal Medina, a pedir aclaraciones al director de Aeronáutica. La respuesta la dio el propio Mejía que informó que el vuelo le había sido ordenado por el comandante de la base, para satisfacer un requerimiento del Gabinete.

Según consta en el legajo personal, el 23 de junio, el teniente primero Mejía fue nombrado jefe accidental del, ahora, Grupo de Caza.²⁴

De la Memoria Anual de la BAM El Palomar se deduce que:

- La activación del Grupo de Caza fue una medida de carácter interno, contemplada en la Organización de Paz de 1930, y que se dictó a causa del aumento de la dotación con el material proveniente de la FMA.
- De los once Dewoitine incorporados a la BAM a partir del 21 de mayo de 1931, tres fueron asignados al Grupo N°1 de Observación para sustituir los Bristol transferidos a la EMA y facilitar el entrenamiento del personal de la Escuadrilla de Exploración.
- Con la llegada de los Dewoitine nacionales se intensificó la actividad aérea. Por primera vez, se realizaron vuelos nocturnos individuales y en patrullas. Tanto el Grupo N°1 de Caza como el N°1 de Observación efectuaron navegaciones y aterrizajes nocturnos en pistas lejanas.

Además, de la citada Memoria Anual se puede inferir que, al finalizar el año, el Grupo de Caza disponía de dieciséis Dewoitine y estaba formado por: comandante de la 2ª Escuadrilla, teniente primero Miguel Cardalda; aviadores militares, teniente primero Héctor A. Bastián (al parecer, comandante de la 1ª), tenientes Arístides C. Fredes (ayudante de grupo) y Hugo M. Ferrari Jáurregui; y pilotos militares, sargentos primeros Antonio Irigoyen, Miguel U. Balado, Fausto Encina y cabo primero Ernesto Navas.

Los nuevos D.21 fueron equipados con ametralladoras Vickers modificadas, gracias a la incorporación de dispositivos y accesorios que superaron los inconvenientes de las originales. También, se ensayaron los lanzabombas de los Bristol, con resultados positivos.

²⁰ Resolución S/N° del 9 de enero de 1931 - 1ª P. BM N°8.676.

²¹ Orden del Día 1.845 de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército.

²² Expediente N°32.470 de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército.

²³ *La Nación*, 16 de mayo de 1931.

²⁴ Orden del Día N°2.112 de la Dirección General de Aeronáutica del Ejército.

En julio de 1931, se organizó una Fuerza de Tareas integrada por aviones de las bases El Palomar y General Urquiza, y de la Marina de Guerra. Se desplegó una escuadrilla de caza con Dewoitine, otra de bombarderos Breguet, y fracciones compuestas por hidroaviones de reconocimiento y bombardeo de la Marina. Estas unidades operaron en Goya, entre el 20 y el 28 de julio. El capitán Pérez Aquino asumió el comando de la Fuerza de Tareas. El teniente primero Cardalda, al frente de la Escuadrilla de Caza, fue secundado por los tenientes Pizales y Fredes, y el sargento Alberto Torres, con los Dewoitine N°6, 16, 11, 14 y 10.

El jefe de la BAM El Palomar, capitán Pérez Aquino, asentó en la Memoria que reorganizó la base y actuó un grupo de caza con carácter interino, sin respaldo oficial. Por esa razón, el 23 de junio, según consta en el legajo personal del causante, Pérez Aquino designó al teniente primero Mejía jefe accidental del Grupo de Caza. Ésta constituye la prueba documental que avala la primera promoción de una unidad de caza de la aviación militar argentina a la jerarquía de grupo aéreo y convierte a Mejía en el primer jefe de un grupo de caza.²⁵ Esta aseveración la ratifica el texto publicado por el teniente primero Juan L. Garramendy en 1933. En su Reseña Histórica de la Aeronáutica Militar Argentina se explica que el 22 de junio de 1931 (en lugar del 23 consignado en el legajo de Mejía) se creó (debería haber dicho se activó) el Grupo de Caza dependiente de la BAM El Palomar; el primer jefe de grupo fue el capitán Claudio A. Mejía (en realidad, ascendió a ese grado el 31 de diciembre de 1932).²⁶

La ambigüedad cronológica fue resuelta por la Asociación de Pilotos de Caza de la Fuerza Aérea, en 1990, que solicitó y obtuvo del jefe de Estado Mayor General que se instituyera el 22 de junio como Día de la Aviación de Caza; y a Claudio A. Mejía, en su condición de primer jefe de un grupo de caza, como paradigma y modelo de los cazadores.

1932

Creación de la Escuadrilla de Caza en la BAM General Urquiza

Entre las formaciones especiales de la Organización de Paz del Ejército,²⁷ se preveía un grupo de caza asentado en la BAM El Palomar, y una escuadrilla de caza en el Grupo N°4 de Observación de la BAM General Urquiza, ambas unidades dependientes del Comando de la Aviación Militar de la Dirección General de Aeronáutica. El Grupo de El Palomar estaba compuesto por un comando, una sección de comunicaciones, otra de administración, un servicio general y dos escuadrillas de caza. Se le fijaba como dotación veintidós D.21 y dos D.25 biplazas.

El 16 de febrero, se publicaron los pases al Grupo N°1 de Caza: 28 jefe, teniente primero Juan L. Garramendy; jefes de escuadrilla, tenientes primeros Miguel Cardalda y Raúl O. Pizales; y tenientes Hugo M. Ferrari Jáuregui, Francisco J. Vélez, Enrique M. Jáuregui y Carlos M. Vivares.

En la administración del Grupo asistían al comandante: sargento ayudante Ramón Mateo, sargento primero Eduardo Blanco y cabo primero piloto militar Balbino Zaporta. Los dos primeros, especialistas en comunicaciones. Además, integraban las escuadrillas de caza los pilotos militares: sargento primero Miguel U. Balado; sargento Aniceto Méndez; y cabos primeros José Aldaves Cuevas, Severino Casas, Ricardo Baldan y Ángel Binda.

Al mismo tiempo que su antigua unidad recibía más integrantes, el 2 de febrero de 1932,²⁹ Claudio Mejía, con el grado de teniente primero, era nombrado agregado aeronáutico a la Embajada Argentina en Italia, país en el que permanecería hasta el 7 de enero de 1936. Su pasión por el vuelo lo impulsó a solicitar la incorporación a la unidad elite de los cazadores italianos. Después de someterse a una exigente prueba en la Escuela de Caserta, Mejía viajó a Capofornido, en los suburbios de Udine, donde se encontraba la base de la 91°Escuadrilla de Caza, más conocida como la “escuadrilla de los ases”, comandada por Amadeo Humberto de Savoia-Aosta (III duque de Aosta). Por la brillante actuación en la aviación italiana, el cazador argentino recibió el brevet de oro con el emblema de la Casa Real.

Al promediar 1932, de los veintidós Dewoitine entregados al Grupo N°1 el año anterior, los números 14, 18, 22 y 23 habían sido transferidos a la BAM General Urquiza; el N°15, a la FMA; y cuatro se habían accidentado. En total, quedaban dieciséis en servicio y tres en reparación. No obstante la disminución de la dotación, se incrementó la actividad aérea. En particular, el nuevo material posibilitó el adiestramiento

²⁵ Resolución S/N° del 8 de julio de 1931 - 1ª P. BM N°8.820.

²⁶ Decreto S/N° del 12 de enero de 1923 - 1ª P. BM N°9.269.

²⁷ BMR N°619.

²⁸ Resolución S/N° del 16 de febrero de 1932 - 1ª P. BM N°9.001.

²⁹ Decreto S/N° del 2 de febrero de 1932 - 1ª P. BM N°8.991.

regular de vuelo por instrumentos y nocturno. Con esa finalidad, se había mejorado la infraestructura de apoyo instalando una “T” luminosa al lado de los hangares del Grupo, balizados con luces rojas igual que los edificios. En la terraza de Trova, se instalaron dos proyectores parabólicos y un faro rotativo.

Con respecto a la actividad operativa, el 26 de noviembre, el capitán Martínez; el teniente primero Muratorio; y los tenientes Oscar Cairó, del Grupo N°1 de Observación, y Ferrari Jáurregui, del Grupo N°1 de Caza, hicieron una práctica de tiro y bombardeo con munición de guerra, en un campo facilitado por el jefe de la Base Aeronaval de Punta Indio. En la Memoria Anual de la BAM El Palomar, constan las numerosas navegaciones efectuadas a Córdoba, Corrientes y Villa Mercedes (SanLuis).

El teniente Pablo C. Passio, perteneciente a la Escuadrilla de Caza del Grupo N°4 de Observación de la BAM General Urquiza, el 4 de junio de 1932, batió el récord mundial, no homologado, de acrobacia continuada al efectuar seiscientos ochenta y dos *loopings*, cincuenta *immelman* y siete toneles, a lo largo de 2h 54min de vuelo. Al aterrizar, lo aguardaba una extraña recompensa: un telegrama de la superioridad, donde se le comunicaba que debía cumplir treinta días de arresto, en las habitaciones del Casino de Oficiales de la Base, por concretar un tema de vuelo fuera de programa.³⁰

El 1 de agosto de 1932, a las 8.50, de la BAM General Urquiza despegó una patrulla de tres Dewoitine D.21. Al frente, volaba el teniente Carlos E. Insúa en el N°23. El teniente Ignacio Uranga Imaz, con el N°14, en el ángulo izquierdo. Y el sargento primero Valentín Corvalán, con el N°18, en el derecho. El comandante de la Base, capitán Aníbal M. Barros, atendiendo a la experiencia y capacidad de los pilotos, ese día les ordenó cumplir un tema de acrobacia sincronizada que comprendía una serie de rizos, toneles y vueltas Immelman. La primera parte se realizó sin inconvenientes, a una altura que osciló entre los 800 y los 100 metros.

Según lo convenido en la reunión previa, después de las maniobras, formados, debían ejecutar las individuales sincronizadamente. A una señal del guía, los aviones se distanciaron. Insúa comenzó un rizo; a continuación, Corvalán; y en tercer lugar, Uranga. El círculo que describieron los aviones probablemente fue de diferente diámetro, porque en el invertido el teniente Insúa inició la picada y se encontró con el avión del sargento Corvalán. La violencia del impacto provocó el desprendimiento de la mitad de uno de los planos de Insúa. Entró en un cerrado tirabuzón que terminó con su vida. En tanto, Corvalán se las arregló para controlar el descenso, con una de sus alas pendiente de un hilo, y aterrizó cabeza abajo (capotando), pero sano y salvo.

1933

Nace el segundo grupo de caza

Al igual que en 1932, entre las formaciones especiales del Ejército,³¹ además de la Escuela y de las unidades de observación, se contemplaba un grupo de caza en la BAM El Palomar y una escuadrilla de esa especialidad en la BAM General Urquiza. A dos décadas de la creación de la aviación militar, los mandos del Ejército Argentino todavía le otorgaban un carácter auxiliar. Si bien su volumen y jerarquía crecían año tras año, la aviación compartía el mismo nivel de Formación Especial con los batallones de arsenales, los ferrocarrileros y los regimientos de gendarmería.

La orgánica de los grupos contemplaba que el comando debía ejercerlo un mayor y un capitán como segundo comandante; en tanto que cada escuadrilla debía integrarse con dos tenientes primeros, cuatro tenientes y un subteniente. Cantidades y jerarquías que en la realidad no se cumplieron. En previsión de las reformas que se avecinaban, en febrero, los tenientes Eduardo T. Chueca, Pablo C. Passio y Argentino Castro; y los tenientes primeros Raúl O. Pizales y Francisco J. Vélez fueron destinados a El Palomar; mientras que el teniente primero Hugo Ferrari Jáurregui³² fue trasladado a Paraná y el teniente primero Juan L. Garramendy, a Mendoza.

Junto con los pases citados, considerando la necesidad de que el personal navegante adquiriese práctica y entrenamiento de vuelo en la zona cordillerana, el 2 de febrero se crearon el II Grupo de Caza y el II Grupo de Bombardeo, en Mendoza.³³ En la designación de los grupos se adoptó la numeración romana antepuesta al tipo de unidad. La medida se materializó el 25 de Mayo, con la presencia del director general de Aeronáutica, teniente coronel Ángel M. Zuloaga, que inauguró oficialmente la BAM Los Tamarindos.

³⁰ “Récord nunca homologado”, *Aeroespacio*, N°370 año 33, agosto 1973, pág. central.

³¹ Decreto 15.049 del 28 de diciembre de 1932 - BMR N°677.

³² Resolución S/N° del 8 de febrero de 1933 - 1ª P. BM N°9.290.

³³ Decreto 16.645 del 2 de febrero de 1933 - BMR N°680.

Al finalizar el año, concluiría la construcción de la primera etapa de la base: hangares y el edificio del taller donde se instalaron provisoriamente el Escuadrón de Tropas, Enfermería, Casino y oficinas. El teniente coronel Vicente Andrada fue designado comandante de la Base; en tanto que el teniente primero Garramendy fue nombrado jefe del II Grupo de Caza,³⁴ y recibió tres D.21 como dotación inicial.

Con carácter ilustrativo, se recuerda el vuelo entre Córdoba y Río de Janeiro –y regreso– que efectuaron en la primera quincena de octubre algunos pilotos de caza. Integrando la histórica Escuadrilla Sol de Mayo, liderada por el entonces, coronel Zuloaga, volaron los siguientes cazadores, entre otros tripulantes: capitán Edmundo Sustaita, teniente primero Martín R. Cairó, teniente Pablo C. Passio y sargento primero Miguel U. Balado, del I Grupo; y teniente primero Juan L. Garramendy, del II Grupo. La escuadrilla de nueve aviones monomotores de turismo y entrenamiento Ae C.2 y un transporte Junkers de apoyo escoltaron simbólicamente al acorazado Moreno, donde viajaba, en visita oficial, una importante comitiva encabezada por el presidente de la Nación, general Agustín P. Justo.

I Grupo de Caza en El Palomar

El I Grupo de Caza quedó constituido por:

Jefe de grupo: capitán Edmundo Sustaita (62h 20min). Comandante de la 2ª Escuadrilla: teniente primero Miguel I. Cardalda (132h 45min). Comandante de la 1ª Escuadrilla: teniente primero Martín R. Cairó (103h 45min). Aviadores y pilotos del Grupo: teniente primero Enrique M. Jáuregui (72h 30min); tenientes Pablo C. Passio (45h 55min), Carlos M. Vivares (16h 30min) y Argentino Castro (70h 10min); sargento primero Miguel U. Balado (101h 5min); cabos primeros Ricardo Baldan (78h 55min), Ángel Binda (63h 15min) y Roberto Rottjer (64h 15min).³⁵ Este último fallecería el 8 de marzo del año siguiente en un accidente con el D.21 N°22 en El Palomar.

La actividad aérea se desarrolló con una dotación inicial de catorce Dewoitine D.21 y un D.25. Al finalizar el año, disminuyó seriamente por bajas en accidentes o transferencias a la nueva unidad de Los Tamarindos. El matriculado con el N°1 figuraba fuera de servicio por reparación de plano y tren de aterrizaje; el N°25, por revisión del radiador; y el N°7, con el motor engranado. Sólo tres Dewoitine restaban en servicio y dos, en inspección.

Se arrojaron setenta y dos bombas Vickers de 10 kilogramos en tres operativos. El 24 de enero, en una demostración de bombardeo en picada, ofrecida a los tripulantes del avión Arc en Ciel. El 24 de noviembre, ante los alumnos de la Escuela Superior de Guerra. El 14 de diciembre, se repitió una exhibición con las mismas características,³⁶ con motivo de la entrega de diplomas.

En este año se lamentó el fallecimiento del teniente Ignacio Uranga Imaz, en un accidente aéreo con el Dewoitine D.21 N°28, en El Palomar.

Asimismo, el personal navegante participó en ejercitaciones de comunicaciones en vuelo siguiendo un programa similar al del I Grupo de Observación. Las prácticas incluían transmisiones por telegrafía y radiotelefonía a 10 kilómetros de distancia y a una altura de 500 metros. El programa de adiestramiento en vuelo, entre otras, preveía las siguientes exigencias:

En vuelo individual:

- Maniobras variadas de combate.
- Vuelos por instrumentos entre nubes, de veinte minutos.
- Bombardeos simulados en picada sobre el centro de la pista.
- Ejercicios de observación en la zona ferroviaria entre Moreno y Campo de Mayo. También, navegaciones a Mercedes, Verónica y Paraná.
- Con ametralladora fotográfica, seis disparos sobre Breguet XIX sin defensa y con fuego defensivo, y seis sobre paracaídas lastrados.
- Fotografías verticales sobre el Aeródromo Rivadavia (Morón) y El Palomar.
- Vuelo en formación desde el decolaje en patrullas, de dos y de tres máquinas.

En el período de aplicación:

- Pilotaje de altura con máscara de oxígeno, en formaciones “en bandada” de cinco a siete máquinas y aterrizaje conjunto.

³⁴ Decreto 16.920 del 9 de febrero de 1933 - 1ª P. BM N°9.291.

³⁵ Memoria Anual de la BAM El Palomar - 1933, pág. 404 y 405. Los números entre paréntesis corresponden a las horas voladas.

³⁶ Memoria Anual de la BAM El Palomar - 1933, pág. 256.

- Navegaciones y observación.
- Tiro contra avión con ametralladora fotográfica y ataques a objetivos terrestres.
- Ataque de caza contra formaciones de biplazas (combate con Breguet).
- Bombardeo individual, por patrullas y por escuadrillas.
- Bombardeo en picada combinando tiro y bombardeo sobre blancos terrestres.

El I Grupo de Caza completó 1.296h 30min, sumadas las horas de vuelo de los pilotos del Grupo y las 200 que volaron los adscriptos, con un recorrido de 223.817 kilómetros. Si bien las cifras eran modestas, son significativas comparándolas con el exiguo efectivo de pilotos y, sobre todo, con la disponibilidad del material. Los accidentes o fallas mermaron considerablemente la dotación de Dewoitine. A dos años de inaugurado, el Grupo finalizaba el período en una situación tan crítica que, en poco tiempo más, se convertiría en grave por la necesidad de apelar al “canibalismo” como único método de reposición.

1934

En las previsiones orgánicas, se modificó la nomenclatura de los organismos sustituyéndose la numeración romana por la arábica, a continuación del tipo de unidad. Así, entre las Formaciones Especiales, la Organización de Paz del Ejército³⁷ contemplaba que el Grupo N°1 de Caza en El Palomar y el Grupo N°2 de Caza en Los Tamarindos dependerían del Comando de la Aviación Militar de la Dirección General de Aeronáutica y conservarían la estructura anterior.

Era norma, en aquella época, clausurar el ciclo anual de instrucción con una evaluación práctica ordenada por el director general de Aeronáutica. El comandante de la BAM El Palomar, mayor José F. Bergamini, en la Memoria Anual documentó la crítica del coronel Ángel M. Zuloaga después de inspeccionar al Grupo N°1 de Caza, el 16 de octubre. Felicitó la presentación, la uniformidad, la instrucción de tiro y el desempeño de especialidades tales como servicio de pista, servicio de aviones, ayudantes mecánicos y ayudantes montadores. De un modo especial, alabó la preocupación de los comandantes de escuadrilla por mantener una elevada disponibilidad de máquinas en servicio y para que el personal navegante pudiese volar.

Asimismo, Zuloaga ponderó la actuación del Grupo en el operativo realizado durante la inspección, junto con los grupos de Observación y Bombardeo. El operativo había consistido en un ejercicio que simulaba una hipótesis de conflicto real. En las consideraciones finales se señalaba que:

... En términos generales, la Base Aérea El Palomar era un verdadero modelo; existía uniformidad de criterio, además de doctrina aeronáutica; recomendando afianzarlos con nuevas circulares de instrucción, técnicas, folletos y directivas emanadas de esa DGAE.³⁸ El I Grupo de Caza, en particular, había alcanzado el objetivo tomando en forma correcta las posiciones más ventajosas para el combate aéreo.

En las maniobras finales desarrolladas en noviembre, el Grupo N°1 de Caza actuó en cooperación con unidades de la División 1. En Campo de Mayo, siete aviones armados con ametralladoras atacaron posiciones de Infantería. En Don Torcuato, nueve aparatos divididos en tres patrullas, en ataques simultáneos, practicaron lanzamiento de bombas de guerra (se arrojaron veinticinco bombas Michelin de 10 kilogramos). Las tropas estaban representadas por blancos fijos. También, se simularon ataques a puentes montados por zapadores sobre el río Las Conchas (Reconquista). Las ejercitaciones, de varias jornadas de duración, permitieron evaluar las operaciones de las escuadrillas.

El comandante de la BAM expresó su “satisfacción por los trabajos en conjunto y en maniobras, donde quedó demostrado el correcto entendimiento (avión-tierra) y el perfecto adiestramiento”. Y en la Memoria Anual, resaltó el cuidado que había requerido mantener en servicio el escaso material volante. En un párrafo aparte, se quejó de que las unidades de guerra aún no habían recibido las aeronaves de “industria nacional” y expresó su esperanza de obtener los refuerzos que le permitieran cumplir con los programas de adiestramiento para el año venidero.

Para formarse una idea de la valoración que, a la óptica de los militares argentinos, merecía el empleo del arma aérea en la guerra, es interesante revisar las Principales observaciones sobre la instrucción del Ejército del año 1934, del inspector general del Ejército. En el capítulo dedicado a la aviación, se enfatizaba que ésta tenía su campo de acción en el aire y era allí, justamente, donde debía gravitar el esfuerzo de la instrucción. En la práctica constante se esperaba encontrar la eficiencia del personal navegante y, por ende, la capacidad de las unidades aéreas.

³⁷ Decreto 33.448 del 28 de diciembre de 1933 - BMR N°742.

³⁸ Dirección General de Aeronáutica.

Por otro lado, se insistía en que la instrucción de los aeronavegantes debía orientarse a lograr la interoperatividad entre la aviación y las armas terrestres. Para esto, los instructores debían conocer a fondo las tácticas de empleo de los elementos de superficie, aislados o agrupados en grandes unidades.

El informe de ciento dieciséis páginas del general de división Tomás Martínez³⁹ hacía una leve referencia a la necesidad de que los aviadores conocieran las tácticas propias del arma. Sin embargo, se aclaraba que era al solo efecto de que dicho conocimiento resultaba “indispensable para colocarse, en cada caso, en la mejor situación para cumplir con sus misiones de cooperación”. Ninguna sección aludía a la superioridad aérea ni a la defensa aérea. Esta prioridad se había reflejado en las ejercitaciones con el Grupo N°1 de Caza en las que sólo una comprobación había sido de combate aéreo simulado.

Con relación al material aéreo nacional que pedía el comandante de la Base, se trataba de los prototipos desarrollados en la FMA que darían lugar a las series de Ae.M.Oe.1, para observación, y Ae.M.B.1, para bombardeo. En 1935, se preveía reemplazar los Dewoitine por los Ae.M.Oe.1, pese a sus bajas prestaciones acrobáticas, “... había que mover bastante los comandos, no tenía una reacción rápida como otros aviones”.⁴⁰ Llamados familiarmente Troncos, los “futuros cazas” tenían un fuerte borde de ataque de una sola pieza de 12 metros de puntera a puntera. Equipados con una raqueta bajo el fuselaje para cuatro bombas, accionada eléctricamente, el observador contaba con una ametralladora Vickers de 7,5 milímetros. Como armamento fijo, poseían ametralladoras dobles de 7,5 milímetros en el capó, sincronizadas para disparar a través de las palas de la hélice. Todos eran biplazas de cabina abierta.

Otro ejemplo de la incoherencia que existía entre las misiones asumidas y el material previsto para cumplirlas se pone en evidencia en los considerandos del decreto⁴¹ que autorizó la baja de cinco D.21. A casi seis años de ser recibidos, estos aviones, que habían constituido la gran esperanza de los cazadores de 1929, eran considerados anticuados, y sus performances, insuficientes comparadas con la aviación de los últimos años. Por ende, inconveniente la prolongación en servicio mediante reparaciones costosas.

En resumen, 1934 fue un año de contrastes. La aspiración de los pilotos a lograr nuevas aptitudes operativas, como el vuelo por instrumento y nocturno, chocó contra las posibilidades que ofrecían el material y el deficiente equipamiento de los servicios de apoyo al vuelo. Además, mientras se felicitaba la presentación y uniformidad de los pilotos de caza, por otro lado, se subordinaba la calidad del equipamiento aéreo de combate, vital para la Defensa Nacional, al desarrollo de la industria local.

Grupo N°1 de Caza en El Palomar

De la Memoria Anual, se infiere que estaba conformado por el jefe de grupo capitán Raúl J. Solá⁴² (32h 35min); capitán Miguel I. Cardalda (17h 5min); tenientes primeros Raúl O. Pizales (32h 55min), Enrique M. Jáuregui (19h 55min) y Pablo C. Passio (10h 10min); tenientes Enrique Maranesi (22h 5min), Argentino Castro (41h 50min), Aníbal Z. Fervor (24h 30min) y Estanislao G. Piccione (27h 5min); sargento primero Miguel U. Balado (11h 40min) y Abdón Abraham (13h 50min); y cabo primero Ángel Binda (28h 30min). El 23 de noviembre y el 18 de diciembre, el Grupo N°1 de Caza practicó vuelos nocturnos. La primera ocasión coincidió con la entrega de diplomas a los aviadores y pilotos de la Escuela. Como parte del programa, se efectuaron varias demostraciones de vuelo nocturno, que tuvieron gran repercusión en la prensa especializada. En El Palomar, se completó el sistema de iluminación, se conectó definitivamente la “T” luminosa instalada en 1932 en el extremo norte de los hangares de caza y se repararon los faros rodantes Fiat que, con sus potentes haces, alumbraban la zona de toque. Algo que en Mendoza aún no había sucedido.

El capitán Solá realizó uno de los ejercicios más comentados. Despegó en su Dewoitine N°24, equipado con dos bengalas Holt, colocadas a cada lado del fuselaje. Tras alcanzar los 1.000 metros sobre el campo de vuelo, el piloto lanzó las bengalas y efectuó una serie acrobática que fue seguida por el público gracias a esta señalización ad hoc. El espectáculo que ofrecía el avión en sus caprichosas evoluciones en el espacio, bajo un cielo oscuro, pero estrellado, fue magnífico. Inmediatamente después del descenso, despegaron tres D.21 piloteados por el teniente primero Pizales, el sargento primero Balado y el cabo primero Binda. La patrulla liderada por el oficial, se reunió sobre El Palomar y, ayudándose con las luces de navegación, efectuó varios pasajes en perfecta formación nocturna. El cabo primero, que aterrizó en último término, ensayó por primera vez un aterrizaje nocturno autónomo -

³⁹ BMR N°833 del 23 de enero de 1935.

⁴⁰ Sallénave Martín, *Diálogos con el Brigadier*, 2002, pág. 51.

⁴¹ Decreto 59.971 del 4 de abril de 1935 - 1ª P. BM N°9.942.

⁴² Decreto 35.062 del 22 de enero de 1934 - 1ª P. BM N°9.570. Los números entre paréntesis corresponden a las horas voladas.

Lanzó varias bengalas de exploración de caída retardada con paracaídas alumbrando a giorno la zona de toque. La exhibición concluyó con una práctica de maniobras de combate aéreo nocturno a cargo del teniente Castro, que utilizó el Dewoitine N°24 del capitán Solá y el mismo dispositivo de señalización de las evoluciones con bengalas Holt.

Además de las experiencias citadas, se cumplió una cantidad considerable de comisiones y operativos. Ocurrieron algunos accidentes como el del 20 de agosto, cuando el suboficial principal Filemón Garnica se estrelló y falleció con su D.21, en el campo de El Palomar.

Grupo N°2 de Caza en Los Tamarindos

Por el mismo decreto que se había designado al capitán Solá, se nombró al capitán Edmundo Sustaita al frente del Grupo N°2 de Caza, en reemplazo del capitán Juan L. Garramendy, transferido a El Palomar.⁴³ En marzo, en la actualización de destinos solamente figuraba revistando en la unidad el teniente Vivares proveniente del N°1.⁴⁴ Prestaban servicio, además, los siguientes pilotos militares: encargado de escuadrilla, sargento Valentín Corvalán; jefe 1ª Sección, sargento Rodolfo Iramain; numeral, cabo primero José A. Cuevas; jefe 2ª Sección, sargento Juan I. Arancibia; y numeral, cabo primero Balbino Zaporta.

La BAM de Mendoza se encontraba en plena etapa de construcción y habilitación de la infraestructura. La actividad se veía fuertemente condicionada por la precariedad de las instalaciones. Faltaban equipamiento y gabinetes especializados, como armamento aéreo, fotografía y comunicaciones que resentían el adiestramiento de caza. El mantenimiento de las aeronaves se efectuaba bajo el control del jefe de mecánicos, sargento De Blasi, asistido por un reducido equipo de colaboradores que atendía los cinco D.21, los tres Avro Trainer y el Avro Gosport asignados. Pese a esas limitaciones, en ese año el Grupo N°2 contabilizó 490 horas de vuelo y 1.780 aterrizajes, sin especificar tipo de avión ni pilotos.

Se registraron los siguientes accidentes en la base de Los Tamarindos:

- El 26 de junio, el sargento Arancibia despegó en el D.21 N°25 para cumplir un vuelo local al sur de la ciudad de Mendoza. Al regresar, constató que la Base se había cubierto con una densa niebla. Sin alternativas, aterrizó en un campo cercano. Mientras frenaba, quiso eludir un obstáculo con tan mala suerte que perdió la rueda derecha en el derrape. El ala se inclinó, se clavó y el avión terminó invertido.⁴⁵
- El 17 de octubre, falleció el sargento Valentín Corvalán. Practicando acrobacia con el D.21 N°20, entró en pérdida de velocidad y se estrelló.⁴⁶

1935

Grupo N°1 de Caza en El Palomar

En la Organización de Paz del Ejército, se habían previsto las mismas unidades de caza que en el año anterior.⁴⁷

Como jefe del Grupo N°1 de Caza fue confirmado el capitán Raúl J. Solá,⁴⁸ en tanto que les salió el pase a esta unidad a los tenientes José A. Amar Robles, Juan F. Fabri, Armando E. Bustos Videla y Julio D. López.⁴⁹ Con estos movimientos y de acuerdo con lo asentado en la Memoria Anual, el Grupo quedó constituido, además de los citados, por: capitán Miguel I. Cardalda (jefe 2ª Escuadrilla) y teniente primero Raúl O. Pizales (jefe 1ª Escuadrilla); ayudante del jefe de grupo, teniente Argentino Castro; oficiales de escuadrilla, tenientes Aníbal

Z. Fervor y Estanislao G. Piccione; y pilotos militares, sargento ayudante Manuel A. Figueroa, sargento primero Miguel U. Balado, sargentos Antonio Spada, Abdón Abraham y Severino Casas, y cabo primero Ángel J. Binda. Se sumaban tres suboficiales combatientes no navegantes (de los cuales, el sargento primero Armando Tula era jefe de mecánicos) y once asimilados (ocho suboficiales mecánicos y tres operarios especialistas).

La escasa actividad aérea del año refleja la profunda crisis que atravesaba la aviación militar. En febrero se suspendieron los vuelos. En marzo, se ordenó reducir las exigencias mínimas por piloto: ocho salidas con un total de 8 horas bimestrales, de las cuales debían cumplir 2 por mes.

⁴³ Decreto 35.062 del 22 de enero de 1934 - 1ª P. BM N°9.570.

⁴⁴ Anexo al BM N°9.611 - 1ª P.

⁴⁵ Resolución S/N° del 23 de agosto de 1934 - 1ª P. BM N°9.741.

⁴⁶ Resolución S/N° del 18 de diciembre de 1934 - 1ª P. BM N°9.833.

⁴⁷ Decreto 45.492 del 2 de enero de 1935 - BMR N°828.

⁴⁸ Anexo al BM N°9.795 1ª P.

⁴⁹ Resolución S/N° del 17 de enero de 1935 - 1ª P. BM N°9.857.

La Dirección General de Aeronáutica prohibió las navegaciones a otros aeródromos fuera de las horas solares. Finalmente, se canceló la actividad aérea desde el 15 de noviembre hasta el 15 de febrero de 1936. En 1935 el Grupo N°1 sumó 990h 50min, con un promedio escaso de 47 horas por aviador.

Las maniobras finales se realizaron en la BAM General Urquiza, entre el 15 de octubre y el 15 de noviembre. Se cumplieron las siguientes ejercitaciones:

- Una patrulla de tres aparatos, integrada por Cardalda, Amar Robles y Bustos Videla, practicó vigilancia y protección de la concentración del bando Azul. Otra, a cargo de Pizales, Fabri y López, atacó en vuelo rasante a una columna en marcha.
- Ataque combinado a Monte Caseros. Fue ejecutado por dos patrullas de tres del Grupo N°1 de Caza compuestas por el capitán Solá con un D.25, Cardalda y Pizales con D.21; y Castro con D.25, López y Binda con D.21. Más una patrulla del Grupo N°1 de Observación integrada por Fervor, Fabri y Bustos Videla con Ae.M.Oe.1. Más una escuadrilla del Grupo N°1 de Bombardeo Liviano.
- Crucero de Atajo (Sombrilla Aérea) sobre la zona de concentración de la División 3 en Villa Federal para darle protección e impedir la exploración aérea.
- Crucero Ofensivo de Protección (Patrullado Aéreo). A órdenes del capitán Cardalda, tres aviones despegaron previendo un ataque a la base. La patrulla no logró avistar al avión de bombardeo que sobrevoló el aeródromo a las 18.15.
- Crucero Ofensivo de Protección sobre la estación Bovril. El capitán Cardalda y el teniente primero Lagos, sobre esta población, se enfrentaron en combate con aviones de caza del bando Colorado, con resultado favorable a éstos.
- Crucero Ofensivo de Protección sobre Paraná. Jefe de grupo, el capitán Cardalda; jefe de escuadrilla, el teniente primero Pizales. Se apoyó la agrupación de bombardeo liviano en el ataque al puerto de Paraná y la estación del ferrocarril. Por seguridad, el ejercicio se ejecutó contra un blanco situado en la Isla Puente (frente a Paraná). Cada avión arrojó dos bombas de 10 kilogramos y se dispararon cincuenta proyectiles por máquina.

Al analizar los percances sufridos ese año por el Grupo N°1 de Caza, afloran las dificultades que representaba volar en campos de vuelo donde no existían pistas ni calles de rodaje. Entre los accidentes, se pueden citar:

- El 20 de marzo, el sargento Spada, que practicaba tirabuzones como tema ordenado, entró en uno chato, imposible de sacar. El D.21 N°10, se destrozó. El piloto, pese a heridas y contusiones, salvó la vida. Se autorizó la baja del material y se descargaron 135 litros de nafta y 19 litros de aceite. El importe total de la pérdida fue evaluado en \$19.550,05.⁵⁰
- El 25 de marzo, el teniente Fabri, luego de aterrizar con su D.21 N°9, al girar a la izquierda para tomar la línea de prueba, embistió un Breguet estacionado cuyos ocupantes estaban cambiando de puesto de pilotaje. Los daños de las dos aeronaves fueron reparables.
- El 4 de abril, el teniente Amar Robles, practicando acrobacia, entró en un tirabuzón chato con el D.21 N°24. Al no restablecerlo con el procedimiento habitual, el piloto se arrojó en paracaídas y salvó la vida.⁵¹ La facilidad de entrar en tirabuzón chato habría sido una deficiencia de diseño aerodinámico.
- El 11 de junio, de los sobreseimientos comunicados en los boletines militares, se infiere que fue un día negro para El Palomar. En primer lugar, a las 10.05, el sargento Severino Casas falleció al accidentarse en las proximidades de José C. Paz con el D.21 N°3.⁵² En forma casi coincidente, en las cercanías de la estación Francisco Álvarez del Ferrocarril Oeste, a pocos minutos de despegar, a las 10.25, se estrelló el sargento Abdon Abraham con el D.21 N°11. El piloto falleció horas después.⁵³ Los motivos de ambos accidentes se declararon indeterminados, aunque fueron atribuidos a la espesa niebla reinante.
- El 4 de julio, nuevamente el teniente Amar Robles, después de aterrizar en El Palomar con el D.21 N°9 como numeral de una sección, mientras carreteaba por la pista, giró a la izquierda siguiendo una repentina desviación del guía detrás del que rodaba encolumnado. En ese momento, Robles chocó contra un Breguet estacionado en la línea de prueba. Este último era el obstáculo que su guía había

⁵⁰ Resolución S/N° del 28 de mayo de 1935 - 1ª P. BM N°9.961.

⁵¹ Resolución S/N° del 29 de agosto de 1935 - BMR N°873.

⁵² Resolución S/N° del 5 de agosto de 1935 - 1ª P. BM N°10.014.

⁵³ Resolución S/N° del 26 de septiembre de 1935 - BMR N°878.

- esquivado sin poder advertírsele a tiempo. Los pilotos resultaron ilesos y los daños, reparables.⁵⁴
- El 3 de septiembre, el teniente primero Pablo C. Passio, mientras volaba en el D.21 N°21, a causa de un incendio a bordo, debió saltar en paracaídas. Excepto unas leves contusiones en la pierna derecha, llegó al suelo sin complicaciones.⁵⁵

Grupo N°2 de Caza en Los Tamarindos

El 2 de noviembre de 1934, se había confirmado como jefe al capitán Edmundo Sustaita. A partir de enero, igual que su par de El Palomar, el Grupo N°2 se organizó con un comando, una sección de comunicaciones y otra administrativa, un servicio general y dos escuadrillas de caza. Luego de concretarse los pases,⁵⁶ el Grupo quedó integrado por: jefe, capitán Edmundo Sustaita; jefe de escuadrilla, teniente primero Federico F. Ruiz; y oficiales de escuadrilla, tenientes Venancio E. Fabbri, Manuel L. Aleman, Carlos J. Fernández Lara, Félix J. Jaureguiberry y Carlos García Cuerva.

Entre los incidentes sufridos por el Grupo N°2 de Caza, durante 1935, se pueden citar:

El 9 de marzo, el teniente primero Ruiz (piloto) y el teniente García Cuerva (observador) sufrieron una plantada de motor con el Ae.M.Oe.1 N°7 en las cercanías de la base. Aterrizaron de emergencia en un campo. El avión capotó y resultó con daños reparables. Los pilotos, con heridas leves.⁵⁷

El 3 de julio, a las 8.45, mientras volaba en el D.21 N°32 como guía de una patrulla, falleció el teniente Carlos Fernández Lara. El accidente se produjo al realizar una maniobra de acrobacia. Los numerales declararon que al pasar por la posición invertida vieron a Fernández salir despedido de la cabina y caer desde una altura aproximada de 1.500 metros. El paracaídas se abrió parcialmente. Se supuso que, en forma inadvertida, el piloto habría accionado la traba del cinturón de seguridad.

De los cinco Dewoitine iniciales, en mayo casi ninguno quedaba en servicio y en septiembre sería ordenada la baja. Esta deficiencia impulsó a las autoridades a priorizar al Grupo N°2 como receptor de los Ae.M.Oe.1 de observación que se construían en la FMA, en reemplazo de los D.21. En julio, el nuevo equipamiento alcanzaría a diecisiete máquinas. El material incorporado, no concebido como avión de combate, pese a facilitar el cumplimiento de horas de vuelo, afectaría el adiestramiento en acrobacia y las tareas emergentes de su misión como unidad de caza.

El fin de los Dewoitine

Los Dewoitine, primer sistema de armas de caza que equipó a la aviación militar argentina, a partir de 1935, dejaron de constituir la dotación orgánica de las unidades. Sólo quedaron volando algunos de ellos en forma aislada, con fines de adiestramiento y gracias al interés de los pilotos. De acuerdo con los registros, volaron hasta 1939 y en este lapso se lamentaron los siguientes accidentes:

- El 26 de marzo de 1936, el teniente Julio D. López con el D.21 N°30, en El Palomar.
- El 7 de agosto de 1937, el teniente Guillermo M. Ferrari con el D.21 N°9, en El Palomar.
- El 24 de abril de 1939, el sargento Julio Capuche con el D.21 N°17, en Paraná.

⁵⁴ Resolución S/N° del 21 de noviembre de 1935 - BMR N°894.

⁵⁵ Resolución S/N° del 25 de octubre de 1935 - BMR N°885.

⁵⁶ Resolución S/N° del 17 de enero de 1935 - 1ª P. BM N°9.857.

⁵⁷ Resolución S/N° del 28 de mayo de 1935 - 1ª P. BM N°9.961.