

CAPÍTULO II

CAZAS DE HÉLICES

1936 - 1954



Regimiento 2 de Caza



La Chachamama fue el emblema adoptado por el Regimiento 2 de Caza, a partir de julio de 1945. La popularidad adquirida por Patoruzú, de la historieta de Dante Quinterno, hizo que el Regimiento 1 de Bombardeo lo tuviera como emblema y los cazadores eligieron a la Chachamama, madre de Patoruzú, por ser la única que podía vencerlo. Este distintivo fue llevado por los pilotos en sus buzos de vuelo y pintado en los Curtiss Hawk III Curtiss Hawk 75 y Fiat G-55 de dotación del Regimiento 2 de Caza, luego Grupo 1 de Caza, hasta sus últimos vuelos en diciembre de 1954.

CAZAS DE HÉLICE

CURTISS

Política nacional del equipamiento aéreo militar

En lo que atañe a la aviación de caza, 1932 y 1933 fueron años de escasa actividad aérea y de confrontación entre dos puntos de vista para lograr el equipamiento aéreo. Un sector pensaba que la Fábrica Militar de Aviones, inaugurada en 1927, debía transformarse en la principal fuente de abastecimiento. El otro defendía la obtención de tecnologías de vanguardia en fuentes externas.

En la búsqueda de soluciones y a instancias de la Dirección General de Aeronáutica, el 23 de enero de 1935, el ministro de Guerra, general de brigada Manuel A. Rodríguez, constituyó una Comisión de Adquisiciones en el extranjero para determinar el mejor avión de caza y comprar su licencia de fabricación.¹

El 28 de septiembre de 1935, se promulgó la Ley 12.254 que significó un verdadero relanzamiento de la aviación militar, puesto que se asignaron las partidas presupuestarias para su reequipamiento. Una comisión técnica compuesta por especialistas preparó los pliegos de condiciones y los distribuyó entre las agregadurías y delegaciones comerciales argentinas en el exterior. Se adquirirían treinta aviones de caza y la licencia de fabricación de doscientos más. Se fijaron las siguientes especificaciones técnicas:

1. Velocidad en vuelo nivelado: superior a los 390 km/h.
2. Velocidad de aterrizaje: inferior a los 120 km/h.
3. Techo máximo de servicio: superior a los 8.000 metros.

El concurso contemplaba, además, la obtención de algunos aviones denominados “de pasaje”, prototipos que desarrollaban altas velocidades cuyo propósito era adaptar a los aviadores militares en vuelos a velocidades más elevadas que las habituales. La Comisión Permanente de Adquisiciones en Europa, integrada por el mayor Alfredo M. Paladino y los capitanes Claudio A. Mejía y Martín R. Cairó, entre otros, analizó productos de Inglaterra, Francia, Italia y Polonia.

El 7 de abril de 1936, en la sede de la Dirección General de Aeronáutica se abrieron los sobres de las propuestas recibidas para proveer los aviones de caza. Del estudio de la documentación, se preseleccionaron el Curtiss Hawk IV 79 y el Vought V-143. Este último, sin cumplir con los parámetros fijados por los pliegos (con 87,7 puntos sobre 100), fue el vencedor en los vuelos de ensayo realizados en El Palomar, en septiembre. Ante ese resultado, el 3 de diciembre, en lo que se refiere a la elección del avión de caza, se declaró desierto el concurso y se efectuó un nuevo llamado en 1937.

1936

Curtiss Hawk modelo III Una solución intermedia

Mientras se dilataban las gestiones para obtener el avión de caza definitivo, se aprovechó una oferta realizada por la Curtiss Wright Export Corporation de Estados Unidos en 1934, que por su cuenta había traído dos demostradores Curtiss Hawk modelo III 68 que permanecían hangarados en Morón. Se compraron ocho aviones de caza de ese tipo, completamente equipados, con alas metálicas y motores Wright Cyclone F-53. Se autorizó, además, la adquisición de tres Waco Whda de pasaje a alta velocidad.² Estas máquinas debían reemplazar, en lo inmediato, a los Dewoitine D.21.

El 28 de noviembre de 1935, se anuló la adquisición de los Waco y en su lugar se encargó un Curtiss Hawk III adicional.³ El teniente primero, ingeniero aeronáutico y aviador militar, Pedro R. Domínguez Díaz fue comisionado para supervisar en Estados Unidos la fabricación y recepción de los aviones; en tanto que el suboficial principal José H. Rodríguez fue designado para efectuar los vuelos de aceptación.

Al mismo tiempo que en Buenos Aires se realizaba el nuevo concurso internacional, un informe producido por Domínguez Díaz dio a conocer los resultados de un estudio del fabricante en el que se concluía que las vibraciones de las alas metálicas de los Curtiss III acortaban la vida útil. Ante esa situación, se modificó la compra de los nueve aviones III 68, que ahora serían con alas de madera, más flexibles

¹ Resolución S/N° del 23 de enero de 1935 - BMR N°835.

² Decreto 68.672 del 4 de octubre de 1935 - BMR N°903.

³ Decreto 72.576 del 28 de noviembre de 1935 - BMR N°903.

y económicas que la versión metálica. Con el ahorro implícito, se autorizó la compra de un avión más.⁴

Las diez máquinas adquiridas llegaron encajonadas a Buenos Aires el 10 de mayo de 1936, a bordo del American Legion. Armadas en los talleres de El Palomar, fueron dadas de alta en el Grupo N°1 de Caza el 6 de junio.

En ocasión de festejarse el 9 de Julio de 1936, los Curtiss III hicieron su presentación oficial desfilando sobre la Capital Federal, a órdenes del mayor Edmundo Sustaita. El 30 de noviembre, una escuadrilla de nueve aviones comandada por el capitán Jacinto R. Capella escoltaría el avión del presidente norteamericano Franklin D. Roosevelt, de visita oficial en el país.

El 29 de agosto, a un precio sensiblemente inferior a los restantes, se autorizó a comprar uno de los Curtiss Hawk modelo III 68, depositado en Morón para promocionar su venta desde 1934.⁵ Con esta incorporación se elevó a once la dotación asignada al Grupo N°1 de Caza. A fines de 1936, se concretaría la adquisición del Curtiss Hawk IV 79, ejemplar similar al modelo III, que presentaba algunas innovaciones como la cúpula de plexiglás deslizable que cubría la cabina de pilotaje. El Curtiss IV 79 junto con el modelo 19R habían sido traídos por el fabricante para concursar en la licitación cerrada el pasado 6 de abril. Con esta última obtención, el parque de Curtiss Hawk biplanos con tren retráctil ascendió a doce aeronaves (once III y uno IV) que fueron dedicadas, en especial, a la formación de pilotos de caza por su excelente maniobrabilidad y aptitudes acrobáticas.

Modificaciones orgánicas

A comienzos de 1936, las unidades aéreas aún integraban las Formaciones Especiales del Ejército. Entre ellas, el Grupo N°1 de Caza en la BAM El Palomar y el Grupo N°2 de Caza en Los Tamarindos (Mendoza).⁶ En junio se cambió la denominación de esta última base por El Plumerillo.⁷

A mediados de año, la Dirección General de Aeronáutica se dividió en División Aérea N°1 (el comando se instaló en El Palomar) y en Dirección General de Material Aeronáutico del Ejército.⁸ El general de brigada Armando Verdaguer fue designado comandante de la División y el coronel Antonio Parodi continuó como director general de Material Aeronáutico. La reestructuración separaba la conducción logística de la operativa e introducía el concepto de regimiento aéreo como elemento orgánico de combate segregado de las bases aéreas militares, de las cuales recibía el apoyo logístico y técnico:

- El Regimiento Aéreo N°1, en El Palomar, con el Grupo N°1 de Observación y el Grupo N°1 de Caza equipado con los nuevos Curtiss Hawk III.
- El Regimiento Aéreo N°2, en Paraná, con el Grupo N°2 de Observación y el Grupo N°1 de Bombardeo.
- El Regimiento Aéreo N°3, en El Plumerillo, con el Grupo N°2 de Bombardeo y el Grupo N°2 de Caza. La unidad de caza tenía asignados los Dewoitine D.21 que restaban en servicio y, como principal avión de dotación, los diecisiete Ae.M.Oe.1 nacionales, no acrobáticos, recibidos el año anterior.
- A crearse: el Regimiento Aéreo N°5 en Comodoro Rivadavia, con el Grupo N°3 de Caza, asentado provisoriamente en El Palomar. El 15 de julio de 1936, la unidad recibió como primer jefe al mayor Juan R. Martínez.⁹

A fines de este año, la experiencia indicó que la organización conformada por un comando operativo y una dirección general logística, ambos independientes, resultaba casi ilógica; por lo cual, se creó el Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército,¹⁰ que centralizó la conducción superior. El nuevo comando dependía del Ministerio de Guerra; y a los efectos de la instrucción y preparación para la guerra, de la Inspección General del Ejército. El general Verdaguer fue su titular.

También, hubo cambios en la conducción de las unidades cazadoras. En los primeros meses, tras el ascenso del capitán Raúl J. Solá, se produjo un “enroque”. El mayor Edmundo Sustaita fue nombrado jefe del Grupo N°1

⁴ Decreto 81.461 del 31 de marzo de 1936 - BMR N°953.

⁵ Decreto 89.365 del 29 de agosto de 1936 - BMR N°990.

⁶ Decreto 74.957 del 16 de enero de 1936 - BMR N°917.

⁷ Decreto 84.725 del 19 de junio de 1936 - 2ª P. BM N°3.142.

⁸ Decreto 86.172 del 14 de julio de 1936 - BMR N°973.

⁹ Decreto 86.304 del 15 de julio de 1936 - BM N°10.288.

¹⁰ Decreto 95.812 del 11 de diciembre de 1936 - BMR N°1.021.

de Caza; y el mayor Solá, del Grupo N°2 de Caza.¹¹ Al ponerse en vigencia la organización de regimientos aéreos, se regularizaron los pases de los integrantes de los grupos de caza¹² y se ajustaron a la nueva estructura.

Grupo N°1 de Caza en El Palomar

Para acompañar en las funciones al mayor Sustaita, llegaron de pase el capitán Lagos, el teniente primero Zinny y los tenientes Becher, Rivara, Beumont y Armeñanzas.¹³

El Grupo quedó constituido por: jefe de grupo, mayor Edmundo Sustaita (a partir del 14 de enero); jefes de escuadrilla, capitanes Miguel I. Cardalda y Lauro A. Lagos; oficiales de escuadrilla, teniente primero Guillermo Zinny y tenientes José A. Amar Robles, Juan F. Fabri, Armando E. Bustos Videla, Julio D. López, Aníbal Becher, Horacio C. Rivara, Gerardo R. Beumont y Saturnino G. Armeñanzas. A partir del 15 de julio se hizo cargo del Grupo el mayor Alberto Uría Daguerre,¹⁴ el 7 de agosto, el capitán Jacinto R. Capella¹⁵.

Durante el año se registraron las siguientes novedades en vuelo:

- El 26 de marzo, los tenientes López y Fabri sufrieron un penoso accidente volando un tema de formación con los Dewoitine D.21 N°30 y N°4. Al ordenarse un cambio de puesto, el avión de López descendió bruscamente sobre el de Fabri chocándolo con el tren de aterrizaje. Las estructuras se trabaron entre sí. Los aviones cayeron a tierra, enredados en un solo paquete. Ambos pilotos se arrojaron en paracaídas, pero sólo se abrió el de Fabri, que salvó la vida; en tanto que López falleció en el acto.
- El 1 de septiembre, mientras volaba al frente de una patrulla de cinco Curtiss III, a causa de las malas condiciones climáticas, el capitán Cardalda sufrió una falla de motor y, planeando, aterrizó en una chacra próxima a San Lorenzo. El piloto resultó con algunas contusiones leves y el avión N°10, con desperfectos subsanables.¹⁶
- El 19 de octubre, el capitán Lagos se dirigió a Río Cuarto para sumarse a la escuadrilla de caza del bando Azul, durante las maniobras finales del Ejército. En el aterrizaje, se le enredó el cable del micrófono en los comandos. No pudo restablecer, el avión botó unos tres metros y entró en pérdida. El Curtiss Hawk III N°3 sufrió algunas averías y el piloto resultó ileso.¹⁷

Grupo N°2 de Caza en El Plumerillo

El mayor Raúl J. Solá fue nombrado jefe y permanecieron destinados en él, los tenientes Fabbri, Aleman y Jaureguiberry, a los que se sumarían ocho oficiales.¹⁸ Entre los nuevos, se encontraba el capitán Raúl O. Pizales, que el 21 de febrero sería nombrado en misión de estudios en el exterior.¹⁹ Tras la partida y según consta en la actualización de destinos publicada,²⁰ el Grupo quedó constituido por: jefes de escuadrilla, tenientes primeros Pablo C. Passio y Argentino Castro; oficiales de escuadrilla, tenientes Estanislao G. Piccione, Venancio E. Fabbri, Manuel L. Aleman, Félix J. Jaureguiberry, Alfredo O. Larcamón, Jerónimo R. Álvarez, Ivar L. Álvarez y Ovidio L. Gómez. A partir del 15 de julio, se hizo cargo del Grupo el capitán Jacinto R. Capella; y el capitán Enrique R. Guntsche, el 7 de agosto.

Se registraron novedades con los aviones de producción nacional:

- El 2 de mayo, a bordo del Ae.M.B.1 N°207, al romperse los soportes de una pata del tren de aterrizaje, se accidentaron el jefe del Grupo N°2 de Bombardeo, mayor Alfredo Pérez Aquino, (piloto); el futuro jefe del Grupo N°2 de Caza, capitán Guntsche, (copiloto); y los tenientes Piccione y Jaureguiberry (pasajeros), sin consecuencias personales.²¹
- El 17 de junio, se lamentó la muerte del teniente Ivar L. Álvarez. Por causas desconocidas, durante un vuelo en formación, se precipitó a tierra con el Ae.M.Oe.1 N°34. El piloto habría conseguido arrojarse en paracaídas, pero el avión lo alcanzó y le cortó las cuerdas de sustentación.²²

¹¹ Decreto 74.916 del 14 de enero de 1936 - 1ª P. BM N°10.144.

¹² Resolución S/N° del 7 de agosto de 1936 - 1ª P. BM N°10.308.

¹³ Resolución S/N° del 14 de enero de 1936 - BM N°10.144.

¹⁴ Decreto 86.304 del 15 de julio de 1936 - 1ª P. BM N°10.288.

¹⁵ Decreto 87.870 del 7 de agosto de 1936 - 1ª P. BM N°10.308.

¹⁶ Resolución S/N° del 3 de marzo de 1937 - BMR N°1.060.

¹⁷ Resolución S/N° del 31 de mayo de 1937 - BMR N°1.105.

¹⁸ Resolución S/N° del 14 de enero de 1936 - BM N°10.144.

¹⁹ Decreto 77.108 del 21 de febrero de 1936 - BMR N°927.

²⁰ Anexo al BM N°10.212 1ª P. del 6 de abril de 1936.

²¹ Resolución S/N° del 22 de septiembre de 1936 - BMR N°995.

²² Resolución S/N° del 24 de diciembre de 1936 - BMR N°1.030.

- El 21 de agosto, el teniente primero Castro, mientras despegaba como guía de una formación en el N°35, sufrió un accidente muy común en los Ae.M.Oe.1: al iniciar la carrera de despegue, de golpe, por algún desperfecto del sistema de frenos, se les levantaba la cola y chocaban las hélices contra la pista. En este caso, únicamente se lamentaron daños materiales.²³
- El último acontecimiento del año lo constituyó la felicitación que recibió la escuadrilla de caza, comandada por el teniente primero Castro y los tenientes Piccione, Larcamón y Gómez. En la inspección del segundo período de instrucción del año militar, había obtenido el primer puesto.²⁴

1937

Curtiss Hawk modelo 75-O

Primer avión verdaderamente de caza

En el marco fijado por la Ley 12.254, de equipamiento de la aviación, en octubre se abrieron las ofertas de la licitación internacional que convocaba a fabricantes de ocho naciones para suministrar el nuevo caza argentino. Las exigencias eran las mismas del concurso declarado vacante el año anterior. Una vez más, se concentraron en El Palomar los competidores: el Vought V-156, el Seversky XBT (NR-189M), el Fiat CR-32 (MM2033) y el nuevo Curtiss modelo Hawk 75H. Terminadas las evaluaciones, se eligió el Curtiss. El Hawk 75H, ofrecido por la Curtiss Wright Export Corporation, era una versión simplificada para exportación, derivada del Hawk 75A (P-36) que se ponía a punto para la aviación norteamericana. En vez de retráctil, los 75H tenían tren de aterrizaje fijo recubierto por un carenado. El modelo adquirido por el país fue denominado Curtiss 75-O. Por el Contrato N°669, se compraron treinta aeronaves directamente a la Curtiss; y por el N°670, se adquirió la licencia de fabricación en el país de doscientos ejemplares más, para lo cual, se autorizó la obtención de la materia prima y maquinaria correspondiente.²⁵

A setenta años de la elección de este avión, conviene meditar acerca de lo acertado o no de la decisión de elegir un modelo con tren fijo en lugar de retráctil. En apariencia, se privilegió la mayor capacidad de los tanques internos y, consecuentemente, la autonomía, en detrimento de la limpieza del perfil aerodinámico necesario para el vuelo en altura. No obstante, queda claro que los Curtiss 75-O eran cien por cien acrobáticos y la fabulosa potencia de su motor superaba con creces la resistencia del tren fijo recubierto por los llamados “pantalones”, incluso a bajas cotas. Además, al modelo Hawk 75H elegido lo propulsaba la misma planta de poder Wright Cyclone R-1820-G-3 de los Glenn Martin 139W y los Northrop 8 A-2, adquiridos a comienzos de 1937 para las unidades de bombardeo y de ataque. Este factor, que facilitaría las líneas de abastecimiento y mantenimiento posterior, debió de ser definitorio en la elección.

El Curtiss 75-O representó para la aviación de caza una revolución. Por primera vez, se operaba un verdadero sistema de armas moderno. Con dos ametralladoras 7,65 milímetros en los planos y una en el capó de 12,70 milímetros que tiraba por entre las palas de la hélice, los pilotos argentinos dispusieron de un caza resistente, con mayor potencia y maniobrabilidad, aunque exigía cierto cuidado en la faz de despegue y aterrizaje. El Curtiss Hawk 75-O colocó a la República Argentina entre los países mejor equipados de Sudamérica.

Las unidades de caza

La Organización de Paz del Ejército preveía para 1937 tres unidades de caza dependientes de la División Aérea N°1 del Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército.²⁶

1. En el Regimiento Aéreo N°1 El Palomar, con el Grupo N°1 de Observación, el Grupo N°1 de Caza compuesto por una plana mayor y dos escuadrillas. Entre diez y doce Curtiss Hawk biplanos más algún Dewoitine D.21 remanente conformaban la dotación aérea de esta unidad. Al comienzo del año o fines del anterior, fueron redistribuidos los Dewoitine que permanecían en servicio transfiriéndolos, en cantidades indeterminadas, a los regimientos aéreos N°2 de Paraná y N°4 de Villa Reynolds.
2. En el Regimiento Aéreo N°3 El Plumerillo, con el Grupo N°2 de Bombardeo, el Grupo N°2 de Caza compuesto por una plana mayor y dos escuadrillas. El avión de dotación estándar eran catorce Ae.M.Oe.1.

²³ Resolución S/N° del 10 de diciembre de 1936 - BMR N°1.025.

²⁴ Resolución S/N° del 13 de noviembre de 1936 - 1ª P. BM N°10.389.

²⁵ Decreto 6.951 del 25 de junio de 1938 - BMR N°1.299.

²⁶ Decreto 96.570 del 23 de diciembre de 1936 - BMR N°1.028.

3. En el Regimiento Aéreo N°5 Comodoro Rivadavia, el Grupo N°3 de Caza, que sin activarse continuaba previsto, recibía nuevos impulsos al nombrarse como jefe al mayor Claudio A. Mejía.²⁷ Además, pasaron a continuar sus servicios los pilotos:²⁸ capitán Vicente C. Villafañe, teniente primero César Campodónico Lavalle, y los tenientes Virgilio del Bosco y Mario E. Daneri. Se había contemplado que el personal destinado en este grupo virtual se mantendría afectado a otras unidades hasta disponer de alojamiento en la guarnición local.

El 20 de abril, se creó la Escuela de Aplicación, con asiento en la BAM El Palomar.²⁹ Tendría similar finalidad que las restantes escuelas de armas del Ejército; es decir, impartir en un solo curso las materias correspondientes a la especialidad, para calificar a los tenientes en la conducción de las unidades de aviación. Muchos cazadores fueron asignados para impartir materias de la especialidad.

Traslado del Grupo N°1 de Caza a la BAM General Urquiza

Durante este año, el Grupo se mudaría a Paraná. En la BAM El Palomar, estuvo conformado por:³⁰ jefe, mayor Jacinto R. Capella; jefes de escuadrilla, capitanes Miguel I. Cardalda y Augusto F. Bolognini; oficiales de escuadrilla, tenientes primeros Guillermo Zinny, Rafael Corvalán, Hugo M. Ferrari Jáuregui y Luis M. Riviere; y tenientes José F. Badin, Juan C. Ríos, Pablo L. Garaycochea, Aníbal Becher y Gerardo R. Beumont.

Se registraron las siguientes novedades:

- El 1 de febrero, el capitán Bolognini, después de cumplir un tema de vuelo tripulando el Curtiss Hawk III N°7, al aterrizar en El Palomar, no pudo controlar un derrape a la izquierda que, en definitiva, provocó la rotura de la rueda derecha y algunos daños reparables.³¹
- El 20 de abril, el mayor Raúl J. Solá, destinado en el Comando de la División Aérea N°1, a bordo del Curtiss IV N°12, superó su propio récord sudamericano de altura de 8.747 metros (1 de abril de 1937). En esta ocasión, alcanzó 10.381 metros sobre la vertical de Moreno. Por limitaciones del barógrafo utilizado –verificado por la Dirección de Meteorología, Geofísica e Hidrología– solamente se homologaron 10.000 metros. La prueba fue fiscalizada por una comisión del Aero Club Argentino formada por Daniel Perisse y Raúl Apold.³²
- El 25 de agosto, a bordo del Curtiss III N°9, el capitán Bolognini debió posarse de emergencia en territorio uruguayo, por desperfectos mecánicos. Dos meses después, el 20 de octubre, este piloto sufriría un nuevo accidente en un aterrizaje nocturno con el N°3.
- El 26 de octubre, durante un ejercicio de bombardeo en picada en formación, con bombas de guerra (Bofors 50 kilogramos), en el campo La Hullera,³³ el avión del guía colisionó con la munición recién lanzada. Se produjo el estallido. Fallecieron el mayor Jacinto R. Capella, con el Curtiss IV N°12, y el teniente Pablo L. Garaycochea, con el Curtiss III N°7; en tanto que el teniente primero Riviere sufrió numerosas heridas con las esquirlas.

Grupo N°2 de Caza en El Plumerillo

Se confirmó la nómina de los pilotos:³⁴ jefe, mayor Enrique R. Guntsche; jefes de escuadrilla, tenientes primeros Argentino Castro, Pablo C. Passio y Estanislao G. Piccione; y oficiales de escuadrilla, tenientes Venancio E. Fabbri, Manuel L. Aleman, Jerónimo R. Álvarez y Ovidio L. Gómez. El 14 de diciembre, proveniente de la Escuela de Aviación, se sumaría el teniente primero Medardo Gallardo Valdez.³⁵

1938

Transición en espera del nuevo material

El 20 de febrero, asumieron las nuevas autoridades nacionales y comenzó un periodo de transición aguardando la orientación que regiría a las instituciones militares. En la Distribución de Efectivos del

²⁷ Decreto 98.227 del 15 de enero de 1937 - 1ª P. BM N°10.437.

²⁸ Resolución S/N° del 15 de enero de 1937 - 1ª P. BM N°10.437.

²⁹ Decreto 103.145 del 20 de abril de 1937 - 2ª P. BM N°3.244.

³⁰ Anexo al BM N°10.501 - 1ª P. del 7 de abril de 1937.

³¹ Resolución S/N° del 30 de junio de 1937 - BMR N°1.120.

³² “Ha superado su récord de altura el mayor Solá”, *Aeronáutica Argentina*, año IV N°39, abril de 1937, pág. 822.

³³ Las Lajas, Mendoza.

³⁴ Anexo al BM N°10.501 - 1ª P. del 7 de abril de 1937.

³⁵ Resolución S/N° del 14 de diciembre de 1937 - 1ª P. BM N°10.703.

Ejército, denominación que reemplazaba a Organización de Paz, se aprobó la organización para las Fuerzas Aéreas del Ejército.³⁶ Con respecto a esta estructura, es evidente que se trataba de un simple formalismo. En la práctica, la distribución territorial era distinta y sólo se regularizaría en octubre con la emisión de las resoluciones correspondientes. En lo que concierne a la aviación de caza, el material aéreo había comenzado a transferirse a Paraná.

Estaban previstos, a comienzo de año, dependientes de la División Aérea N°1:

- El Regimiento Aéreo N°1, transformado en Escuela de Aplicación, con los grupos de Bombardeo N°1, de Observación N°1 y de Caza N°1 (transferido a Paraná); cada uno de ellos compuesto por una plana mayor y dos escuadrillas.
- El Regimiento Aéreo N°2, donde aún no figuraba el Grupo de Caza N°1, se lo previó organizado por el Grupo de Bombardeo N°2 y el Grupo de Observación N°2. Jefe de regimiento, mayor Arturo B. Vilas.³⁷
- Regimiento Aéreo N°3, con los grupos de caza N°2 y N°3 (este último dejaba de figurar como asignado al Regimiento Aéreo N°5 de Comodoro Rivadavia). Los grupos 2 y 3 alojados en la BAM El Plumerillo, en octubre, serían transformados en unidades de bombardeo liviano. Jefe de regimiento, el mayor Juan L. Garramendy; y jefe del Grupo de Caza N°2, el capitán Armando A. Barredo.³⁸

El 8 de octubre, a esta orgánica, que nunca fue llevada a la práctica, se la cambió por una estructura que aspiraba a ser definitiva.³⁹

- Regimiento Aéreo N°1 de Bombardeo Pesado, en la BAM El Palomar.
- Regimiento Aéreo N°2 de Caza, en la BAM General Urquiza, con tres grupos de Caza.
- Regimiento Aéreo N°3 de Bombardeo Liviano, en la BAM El Plumerillo.
- Grupo N°1 de Observación, en la BAM El Palomar.

A las bases aéreas se les dio más autonomía y mayores responsabilidades. A las ya existentes de El Palomar, General Urquiza y El Plumerillo se les sumó la BAM Coronel Pringles, en Villa Reynolds (San Luis). Con posterioridad, se resolvió que el 8 de octubre de 1938⁴⁰ fuera recordado como fecha de creación de las citadas bases.

Para los cazadores, la reorganización del final de año implicó cambios profundos. En primer término, y a la espera del material adquirido por Ley 12.254, en la BAM General Urquiza se concentró el material aéreo (Dewoitine D.21 y Curtiss III) que con alguna capacidad para el combate aún permanecía en servicio. En segundo lugar, la modificación de la misión de las unidades emplazadas en El Plumerillo, equipadas con los Ae.M.Oe.1, anuló por unos años su tradicional función cazadora, rol que sólo retomaría a comienzos de 1947 cuando se trasladó el Regimiento de Caza N°2, desde El Palomar.

Además de la reorganización, fue un año de gran actividad técnica. Se ajustaron y firmaron una serie de contratos para comprar maquinarias, herramientas, utilajes, materia prima y motores destinados a la construcción de aviones en el país. A la vez, en Estados Unidos, la Comisión de Adquisiciones recibió los aparatos que se importarían terminados. En diciembre, fue embarcado el primer lote de veintidós Curtiss 75-O que, oficialmente, entraría en servicio el 30 de marzo del año siguiente.

Grupo de Caza N°1 en General Urquiza

Ese año fue dedicado, íntegramente, a organizar la unidad de caza en su nuevo asiento. Durante los primeros meses, el mayor Arturo B. Vilas comandó el Regimiento Aéreo N°2.⁴¹ Desde el Regimiento Aéreo N°5 llegó de pase el capitán César Campodónico Lavalle.⁴² El teniente primero Isidoro G. Senra, del primer curso de la Escuela de Aplicación. De la EMA, los aviadores recién egresados, subtenientes Alfredo J. Vedoya, Guillermo E. Ford, Mario M. Rivas y Germán Facio.⁴³ A estos efectivos, se sumaron el capitán Pablo C. Passio y el subteniente Emilio Arroyo.⁴⁴

³⁶ Decreto 121.119 del 10 de diciembre de 1937 - BMR N°1.212.

³⁷ Decreto 124.818 del 5 de febrero de 1938 - 1ª P.BM N°10.746.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ Decreto 14.320 del 8 de octubre de 1938 - BMR N°1.336.

⁴⁰ Resolución S/N° del 18 de septiembre de 1940 - BMR N°1.595.

⁴¹ Decreto 124.818 del 5 de febrero de 1938 - 1ª P.BM N°10.746.

⁴² Resolución S/N° del 27 de enero de 1938 - 1ª P.BM N°10.738.

⁴³ Resolución S/N° del 5 de enero de 1938 - 1ª P.BM N°10.720.

⁴⁴ Resolución S/N° del 3 de mayo de 1938 - 1ª P.BM N°10.814.

Si bien la BAM General Urquiza sólo fue convertida en unidad de caza a partir de octubre de 1938, en junio se cambió al titular del regimiento, mayor Vila, por un cazador: el mayor Edmundo Sustaita. De igual modo, se habían designado como jefe del Grupo N°1 al mayor Claudio A. Mejía y del Grupo N°2 al mayor Héctor A. Bastián.⁴⁵ El 2 de noviembre, se confirmó la constitución de los grupos de Caza.⁴⁶ Además de los nombrados, integraban los grupos como jefes de escuadrilla, capitanes César Campodónico Lavalle y Pablo C. Passio; tenientes primeros Carlos O. Pimentel, Isidoro G. Senra y Vicente Ruiz; y como oficiales de escuadrilla, tenientes Plácido Mohando, Juan M. Rodríguez, Horacio C. Rivara y Juan C. Ríos; subtenientes Alfredo J. Vedoya, Guillermo E. Ford, Mario M. Rivas, Germán Facio, Emilio Arroyo y Mario C. Fox.

La escasa actividad de vuelo desarrollada, producto del deterioro progresivo del material, quedó evidenciada por el reducido número de incidentes registrados:

- El 12 de abril, el sargento Fermín F. Gentile aterrizó de emergencia por engranarse el motor del Dewoitine D.21 N°37, sin consecuencias.⁴⁷
- El 19 de agosto, el subteniente Germán Facio al aterrizar con el Dewoitine D.21 N°17 sufrió un accidente por debilitamiento del patín de cola, sin consecuencias.⁴⁸

Desactivación del Grupo de Caza N°2 en El Plumerillo

Como jefe del Regimiento Aéreo N°3 se desempeñaba el mayor Juan L. Garramendy y el capitán Armando A. Barredo como jefe del Grupo de Caza N°2.⁴⁹ De la Escuela de Aplicación, llegaron de pase el teniente Federico F. Ruiz y de la EMA el teniente Rafael A. Ferrer y los subtenientes Eduardo J. Palma, Ricardo A. Accinelli, Daniel A. Enciso.⁵⁰ El 3 de mayo, se les ordenó el pase a El Plumerillo al capitán Augusto F. Bolognini, a los tenientes Gerardo R. Beumont y Mario E. Daneri, y a los subtenientes Eugenio P. Barrancos y Ángel E. Sabatini.⁵¹

El Grupo de Caza N°2, que en junio de este año sería transformado en Grupo de Bombardeo Liviano, quedó compuesto por:⁵² jefe de grupo, capitán Armando A. Barredo; jefes de escuadrilla, capitanes Jorge E. Peña y Augusto F. Bolognini; oficiales de escuadrilla, tenientes primeros Venancio E. Fabbri, Manuel L. Aleman, Carlos García Cuerva y Enrique V. Frassati; tenientes Arturo E. Pons Bedoya, Jerónimo R. Álvarez, Ovidio L. Gómez, Rafael A. Ferrer, Gerardo R. Beumont y Mario E. Daneri; y subtenientes Eduardo J. Palma, Ricardo A. Accinelli, Daniel A. Enciso, Eugenio P. Barrancos y Ángel E. Sabatini.

1939

Adaptaciones orgánicas, Ley 12.254

A partir del 8 de julio se suprimió la Fuerza Aérea del Ejército y la División Aéreo N°1, y se retornó al Comando de Aviación para ejercer la conducción superior del arma. Se potenció, además, la figura de Inspector General como máximo responsable de la instrucción y preparación para la guerra.⁵³ Posteriormente, se crearía el Centro de Instrucción de Aviación como una instancia intermedia de conducción de las escuelas que funcionaban en Córdoba y en El Palomar.⁵⁴

En la Distribución de Efectivos del Ejército, dependiente del Comando de Aviación del Ejército, se preveía para la aviación de caza:⁵⁵

1. En la Escuela de Aplicación –BAM El Palomar–, dos grupos aéreos de adiestramiento avanzado. El Curso A recibiría siete Northrop 8 A-2, trece NA-16 y siete de los primeros Curtiss Hawk 75-O para capacitar a los pilotos de caza del Ejército.
2. En el Regimiento Aéreo N°2 (Caza) –BAM General Urquiza–, en la medida en que se dispusiera de material y personal, tres grupos aéreos de caza, cada uno con tres escuadrillas de nueve aviones y un escalón de transporte aéreo.

⁴⁵ Decreto 6.041 del 10 de junio de 1938 - 1ª P. BM N°10.845.

⁴⁶ Anexo al BM N°10.960 - 1ª P. del 2 de noviembre de 1938.

⁴⁷ Resolución S/N° del 5 de noviembre de 1938 - BMR N°1.344.

⁴⁸ Resolución S/N° del 30 de noviembre de 1938 - BMR N°1.356.

⁴⁹ Decreto 24.818 del 5 de febrero de 1938 - 1ª P. BM N° 10.746.

⁵⁰ Resolución S/N° del 5 de enero de 1938 - 1ª P. BM N°10.720.

⁵¹ Resolución S/N° del 3 de mayo de 1938 - 1ª P. BM N°10.814.

⁵² Anexo al BM N°10.830 - 1ª P. del 21 de mayo de 1938.

⁵³ Decreto 18.813 del 7 de diciembre de 1938 - BMR N°1.357.

⁵⁴ Decreto 50.974 del 20 de diciembre de 1939 - BMR N°1.504.

⁵⁵ Decreto 20.615 del 30 de diciembre de 1938 - BMR N°1.364.

Regimiento Aéreo de Caza N°2 en la BAM General Urquiza

El mayor Federico C. Carbia fue nombrado comandante de la BAM; el mayor Edmundo Sustaita, de regimiento de caza; el mayor Claudio A. Mejía, del Grupo de Caza N°1; y el capitán Pablo C. Passio, del Grupo de Caza N°2.⁵⁶ Ambos jefes de grupo nunca llegaron a radicarse en Paraná ya que a partir del 6 de febrero se dispusieron sus pases a la Escuela de Aplicación (El Palomar) como integrantes del Curso A.

En la Memoria Anual,⁵⁷ el mayor Sustaita informa que el Regimiento se organizó a tres escuadrillas solamente. La primera, equipada con siete Curtiss 75-O y cuatro Curtiss III; la segunda, con siete Curtiss 75-O y cinco Curtiss III; y la tercera, con un Ae.M.Oe.1 y seis Dewoitine D.21 (las cifras corresponden a las de fin de año).

Así reflexionaba en su informe el jefe del Regimiento:

El dominio total del avión por parte del piloto se hace imprescindible para un eficaz desempeño como cazador. La situación en que puede encontrarse un piloto de caza en el aire exige de él, para resolverla, un empleo total de sus facultades y energías, así como de su inteligencia y sagacidad. Es necesario, por lo tanto, obligar al piloto a que vuele y manobre de forma instintiva, para que pueda dedicar toda su atención y razonamiento a resolver la parte táctica.

Se registraron como novedades más importantes:

1. Durante el año, el Regimiento voló 2.978 horas.
2. Por la falta de avión biplaza, no se practicó vuelo por instrumentos; ni nocturno, por falta de balizamiento y ayudas.
3. La adaptación se hacía con los Dewoitine; tras 15 horas, se volaba en los Curtiss III; y para acceder al 75-O, los pilotos debían completar 150 horas en máquinas de guerra, de las cuales, 30 se efectivizarían en el biplano Curtiss III.
4. Por falta de municiones para ejercicio, únicamente se cumplió la faz teórica del programa de tiro y bombardeo.
5. Las tripulaciones sólo pudieron tirar en los operativos en Villa Reynolds y en Bahía Blanca, entre el 8 y el 10 de noviembre. En esa ocasión, practicaron lanzamientos de bombas de guerra Bofors de 50 kilogramos, con los Curtiss III disponibles.
6. El combate aéreo lo practicaron con ametralladoras fotográficas OPL.

De acuerdo con la confirmación de destinos publicada, el Regimiento Aéreo de Caza N°2 quedó integrado por:⁵⁸ jefes de escuadrilla, tenientes primeros Horacio C. Rivara, Carlos O. Pimentel y Jerónimo R. Álvarez; oficiales de escuadrilla, teniente Guillermo E. Ford; y subtenientes Germán Facio, Emilio Arroyo, Marcelo Álvarez Reynolds, Alfredo C. Laigle, Raúl A. Masramón, Alfredo Aleman y Jorge A. Craig.

Al efectivo de aviadores lo completaban suboficiales pilotos transferidos desde El Palomar. Entre otros: sargento primero Ricardo Baldan; sargentos Julio Capuche, Balbino Zaporta y Juan E. Zanetti; cabos primeros Ricciotti Dandolo Devoto, Juan A. Ferrero e Hipólito González; y cabo René E. Habert.⁵⁹

Entre los incidentes en vuelo que involucraron a los pilotos de caza, se pueden citar:

- El 24 de febrero, el sargento Julio Capuche, luego de despegar de Paraná con el Dewoitine D.21 N°17, por causas desconocidas, se estrelló contra el edificio del taller de la unidad. El piloto pereció en el acto y el avión resultó completamente destruido.⁶⁰
- El 2 de marzo, el sargento primero Zaporta aterrizó sin tren tripulando el Curtiss III N°2, en Paraná, por el desprendimiento de la cadena de accionamiento del sistema de aterrizaje.⁶¹
- El 6 de marzo, agotado el combustible del Curtiss Hawk III N°9, el sargento Juan A. Capella debió aterrizar en un campo. Al final de la carrera sobre un alfalfar, chocó contra una construcción. Sufrió lesiones de consideración.⁶²
- En el primer trimestre, el Curtiss Hawk III N°11, piloteado por el subteniente Facio, aterrizó en Monte Caseros, pinchó un neumático y capotó. El avión sufrió desperfectos, pero el piloto resultó ileso.⁶³

⁵⁶ Decreto 22.200 del 18 de enero de 1939 - 1ª P. BM N°11.023.

⁵⁷ Memoria Anual Comando de Aviación de Ejército - 1939, pág. 239 a 260.

⁵⁸ Anexo al BM N°11.114 - 1ª P. del 12 de mayo de 1939.

⁵⁹ Orden S/N° del 25 de enero de 1939 - 1ª P. BM N°11.037.

⁶⁰ Resolución S/N° del 25 de agosto de 1939 - BMR N°1.455.

⁶¹ Resolución S/N° del 30 de septiembre de 1939 - BMR N°1.473.

⁶² Resolución S/N° del 2 de octubre de 1940 - BMR N°1.597.

⁶³ Resolución S/N° del 22 de julio de 1939 - BMR N°1.444.

- El 20 de marzo, en un dramático accidente ocurrido en El Palomar, con un Glenn Martin N°507 de la Escuela de Aplicación, perecieron carbonizados el ex jefe de escuadrilla de caza, capitán Augusto Augusto
- F. Bolognini, junto con otros dos tripulantes.⁶⁴
- El 3 de agosto, falleció el teniente Guillermo E. Ford. Mientras intentaba recuperar una picada con el Curtiss Hawk 75-O C-610, se supuso que por exceso de aceleraciones se produjo el desprendimiento de los planos y del timón de profundidad.⁶⁵ El accidente ocurrió sobre El Brete, Paraná.
- El 23 de noviembre, el sargento primero Zaporta, al aterrizar con el Curtiss Hawk 75-O C-613, tocó con la puntera de uno de los planos. Los daños fueron reparados, sin inconvenientes.⁶⁶
- El 15 de octubre, en la provincia de Buenos Aires, el capitán Raúl O. Pizales del Comando de Aviación del Ejército, luego de efectuar una serie acrobática y de reducir el motor para aterrizar, sufrió un incendio a bordo; esto lo obligó a abandonar en paracaídas el Curtiss 75-O C-626, de la dotación de la Escuela de Aplicación de El Palomar. Con algunos magullones en el rostro, salvó la vida, en tanto que el avión se destruyó por completo.⁶⁷
- En la Base Randolph (Texas) del Ejército de los Estados Unidos, el 25 de septiembre, a bordo de un T-9, se accidentó y falleció el capitán Hugo M. Ferrari Jáuregui, que realizaba un curso de vuelo por instrumentos.

Entre el 7 y el 18 de noviembre, organizado por la Escuela de Aplicación, se desarrolló un ejercicio de tiro en la BAM Coronel Pringles. Se previó la intervención de veinte Northrop (ocho, de la Escuela y el resto, del Regimiento Aéreo N°3) y de veinte Curtiss 75-O de caza (cinco, de la Escuela; y el resto, del Regimiento Aéreo N°2). Un Northrop fue adaptado para remolque de manga, sobre él practicaron tiro aéreo los Curtiss.⁶⁸

1940

Las unidades de caza

La Distribución de Efectivos del Comando de Aviación del Ejército preveía.⁶⁹

- Reemplazar la Escuela de Aplicación por El Regimiento Aéreo Escuela (BAM El Palomar), organizado a dos grupos aéreos. Uno, para monomotores (caza); el otro, para multimotores (bombardeo y transporte). Para el adiestramiento de los cazadores se contó con una cantidad importante de NA-16, siete Northrop 8 A-2 y doce Curtiss Hawk 75-O. El mayor Claudio A. Mejía se hizo cargo del regimiento.
- Asignar un tercer grupo de caza, que comenzaría a funcionar a partir del 1 de enero de 1941, al Regimiento Aéreo de Caza N°2 (BAM General Urquiza), hasta entonces, constituido por los grupos N°1 y N°2.⁷⁰
- En la antigua unidad de caza de la BAM El Plumerillo, el Regimiento Aéreo N°3 (Bombardeo Liviano) quedó equipado con veinte Northrop 8 A-2 y cinco Ae.M.Oe.2.

Con relación a la actividad aérea, la aviación de caza mantuvo un promedio de treinta y siete Curtiss 75-O en servicio, más los escasos Curtiss III y Dewoitine que aún permanecían en vuelo. Se volaron 4.027 horas y se lamentaron varios accidentes.⁷¹

Regimiento Aéreo de Caza N°2 en General Urquiza

A su regreso del extranjero, el mayor Héctor F. Grisolia fue nombrado comandante del Regimiento. La organización preveía dos grupos aéreos de caza, de los cuales sólo consta el nombramiento del mayor Raúl O. Pizales como jefe del Grupo N°1 de Caza.⁷² Componían el efectivo de aviadores militares el teniente primero Aníbal Z. Fervor; los tenientes Osvaldo M. Rovere, Alfredo J. Vedoya, Germán Facio, Emilio Arroyo y Javier Molina; y los subtenientes Alfredo C. Laigle, Jorge A. Craig y Raúl A. Masramón.

⁶⁴ Resolución S/N° del 21 de septiembre de 1939 - BMR N°1.469.

⁶⁵ Resolución S/N° del 17 de septiembre de 1940 - BMR N°1.595.

⁶⁶ Resolución S/N° del 28 de febrero de 1940 - BMR N°1.535.

⁶⁷ Resolución S/N° del 31 de enero de 1940 - BMR N°1.527.

⁶⁸ Memoria Anual Comando de Aviación de Ejército - 1939, pág 147 y 148.

⁶⁹ Resolución S/N° del 18 de marzo de 1940 - BMR N°1.564.

⁷⁰ Decreto 77.291 del 19 de noviembre de 1940 - BMR N°1.612.

⁷¹ Memoria Anual Secretaría de Aeronáutica - 1946, pág. 189.

⁷² Decreto 52.661 del 9 de enero de 1940 - 1ª P. BM N°11.308.

Completaban la planta los pilotos militares, sargentos ayudantes Juan Guilisasti, Julio Capuche, Balbino Zaporta y Guillermo Knight Perkins; sargentos primeros Pedro Peiretti y Ángel J. Binda; y cabos primeros Fernando Bartolomé, Salvador Placenti, René E. Habert e Hipólito González. El 1 de febrero, llegaron con pase desde la EMA los subtenientes⁷³ Roberto García Baltar, Ángel S. Macías, Roberto J. Renault y Stanley J. Mantovani.

La dotación de aviones asignada y el promedio de aviones en servicio fue el siguiente: Curtiss Hawk 75-O, diez y cinco; Curtiss Hawk III, diez y cinco; Dewoitine D.21, seis y dos; y Ae.M.Oe.2, cinco y uno. El Regimiento Aéreo N°2 voló 2.716 horas, con un total de 4.014 salidas. A similitud del año anterior, sólo se realizó una ejercitación de tiro anual, nuevamente desde la BAM Coronel Pringles. En la Memoria Anual del Comando de Aviación, se menciona un requerimiento elevado al Ministerio de Guerra para adquirir un campo a Jorba Hnos., en las proximidades de Villa Reynolds, para construir un polígono de tiro y bombardeo permanente para ser utilizado por toda la aviación.⁷⁴

Durante el año, ocurrieron las siguientes novedades en vuelo:

- El 5 de marzo, el teniente Molina aterrizó de emergencia, por la rotura de una válvula de escape del motor del Dewoitine D.21 N°36.⁷⁵
- El 15 de marzo, el subteniente Mantovani, con el Curtiss Hawk N°6, se cruzó en la carrera de despegue del teniente Molina, con el N°10. Los pilotos resultaron ilesos, pero los aviones sufrieron serias averías.⁷⁶
- El 29 de marzo, en Paraná ocurrió un nuevo incidente durante el rodaje. En este caso, fue protagonizado por el cabo primero Placenti, con el Dewoitine D.21 N°38, que al ser desviado por el chorro de la hélice del Curtiss Hawk 75-O C-617, lo embistió. Ambas aeronaves sufrieron desperfectos menores.⁷⁷ El mismo día, el cabo primero Hipólito González omitió bajar íntegramente el tren del Curtiss III N°10.⁷⁸
- El 5 de junio, el sargento ayudante Knight Perkins se accidentó con el Curtiss Hawk III N°11, mientras despegaba en la pista de Paraná.⁷⁹
- El 14 de junio, al Curtiss 75-O C-615 pilotado por el subteniente Arroyo se le plantó el motor en el despegue. Aterrizó en un campo no preparado y capotó. No se lamentaron consecuencias personales, pero sí, daños reparables en el avión.⁸⁰
- El 25 de junio, durante la carrera de aterrizaje en Paraná, capotó el Curtiss Hawk 75-O C-619 que piloteaba el mayor Pizales. A raíz del accidente, el piloto se fracturó tres vértebras dorsales.⁸¹

El 9 de Julio, para el 124.º aniversario de la Independencia se organizó un gran desfile terrestre y aéreo en Tucumán. La agrupación aérea fue conducida por el comandante de Aviación, coronel Antonio Parodi. Compuesta por casi cien aeronaves, la integraron un Lockheed 10 como avión comando; tres Junkers JU-52; veintiséis Curtiss Hawk 75-O; quince Glenn Martin; veintiséis Northrop y veintiséis NA-16.⁸²

La conmemoración, a la que asistieron las más altas autoridades nacionales, revistió características sin precedentes por los efectivos terrestres y aéreos involucrados. Lamentablemente, tendría resultados funestos para la aviación de caza que presentaba en público todo el esplendor y poderío del nuevo material aéreo:

- Para comenzar, el 8 de julio en el vuelo de ida a Tucumán, la patrulla de tres Curtiss Hawk 75-O liderada por el teniente primero Jerónimo R. Álvarez con el C-612, compuesta por teniente Vedoya con el C-611 y subteniente Mantovani, por falta de visibilidad, intentó salir por encima de la capa de nubes bajas que cubría a Paraná. Los pilotos perdieron contacto visual entre sí. Álvarez, que debió de sufrir desorientación espacial, se estrelló y falleció. Vedoya, temiendo chocar contra el guía, se apartó bruscamente, entró en vuelo incontrolado, se arrojó en paracaídas y salvó la vida; sólo presentó un esguince de tobillo. Mantovani, que era el único que había recibido instrucción de vuelo por instrumentos, se retiró de la formación, salió sobre tope y llegó a destino sin novedad.
- El 9 de Julio, cinco minutos después de despegar para participar en el desfile, por engranamiento

⁷³ Resolución S/N° del 1 de febrero de 1940 - 1ª P. BM N°11.327.

⁷⁴ Memoria Anual del Comando de Aviación - 1940, pág. 13, 20, 46.

⁷⁵ Resolución S/N° del 23 de septiembre de 1940 - BMR N°1.596.

⁷⁶ Resolución S/N° del 17 de septiembre de 1940 - BMR N°1.595.

⁷⁷ Resolución S/N° del 8 de mayo de 1941 - BMR N°1.677.

⁷⁸ Resolución S/N° del 22 de enero de 1941 - BMR N°1.637.

⁷⁹ Resolución S/N° del 13 de septiembre de 1940 - BMR N°1.593.

⁸⁰ Resolución S/N° del 21 de diciembre de 1940 - BMR N°1.627.

⁸¹ Resolución S/N° del 28 de octubre de 1940 - BMR N°1.603.

⁸² Resolución S/N° del 1 de julio de 1940 - 1ª P. BM N°11.443.

del motor, el subteniente Renault debió aterrizar de emergencia con el Curtiss Hawk 75-O C-609, en un campo de reducidas dimensiones. El avión sufrió desperfectos leves.⁸³

- De regreso de la comisión, el 11 de julio, durante el traslado de Tucumán a Paraná con escala en Córdoba, cuando la escuadrilla de cuatro aviones en la que formaba como numeral se vio obligada a volar entre nubes, el piloto, cabo primero Placenti, perdió el control de su Curtiss Hawk III N°6. Como último recurso, se arrojó en paracaídas en la zona de Mar Chiquita y salvó la vida.⁸⁴ Los otros miembros de la escuadrilla aterrizaron en distintos campos no preparados, sin novedad.
- Días más tarde, el 13 de julio, también regresando del desfile, mientras el teniente Facio se trasladaba de Córdoba a El Palomar, al Curtiss Hawk 75-O C-625 que volaba se le plantó el motor en las cercanías de Sanford (Santa Fe). El piloto aterrizó sin novedad, sólo con pequeños daños.⁸⁵

En la segunda parte del año continuaron las novedades:

- El 9 de agosto, el subteniente Renault tuvo una panne con el Curtiss III N°10. Aterrizó en un campo cerca de Paraná. El piloto sufrió heridas leves en el rostro.⁸⁶
- El 20 de agosto, al subteniente Craig, mientras efectuaba un vuelo meteorológico, se le cerró el aeródromo General Urquiza. Pudo aterrizar en un campo blando que le hizo capotar el Curtiss Hawk 75-O C-614.⁸⁷
- El 29 de octubre, el sargento primero Peiretti, corrigiendo una ganada con aplicación de frenos, luego de aterrizar con el Curtiss Hawk 75-O C-622, tocó el suelo con el ala izquierda que sufrió diversos desperfectos.⁸⁸
- En diciembre, el capitán Francisco J. Vélez, jefe del Grupo de Vuelo a Instrumental del Regimiento Aéreo Escuela, a bordo de un Curtiss Hawk 75-O, unió la ciudad de Córdoba con la de Buenos Aires en 1h 30min, a una velocidad promedio récord de 480 km/h.⁸⁹

Los Curtiss 75-O armados en el país

El 16 agosto, el teniente primero Eduardo P. Correa efectuó el primer vuelo de prueba de los Curtiss Hawk 75-O (en el C-631), motor Wright Cyclone 1820 de 850 hp, construidos en la FMA bajo licencia de la casa Curtiss Wright Export Corporation. Satisfechas las exigencias establecidas, se completaron los vuelos de aceptación. El 19 de septiembre, el avión fue presentado en El Palomar ante las autoridades del Ejército. En la ocasión, el piloto, teniente coronel Raúl J. Solá, realizó una exhibición acrobática que concluyó con una picada desde gran altura hasta alcanzar los 670 km/h.

El 30 de mayo del año siguiente, el director de la FMA, mayor Pedro R. Domínguez Díaz, entregó los primeros cinco Curtiss 75-O de línea de producción, que fueron recibidos por el Regimiento 2 de Caza. Posteriormente, se armaron veinte aeronaves más; de las cuales, cinco fueron asignadas a la EMA y el resto, al Regimiento 2 de Caza asentado en Paraná. Las ensambladas a partir de 1942 serían enviadas a El Palomar, al realojarse el Grupo de Caza N°2 en esa unidad.

1941

Adaptación de la orgánica al nuevo material

A partir del 1 de enero, se creó en el Regimiento Aéreo de Caza N°2, el tercer grupo de caza originalmente previsto para Comodoro Rivadavia.⁹⁰ Con esta medida, se concretó la aspiración de reunir en Paraná los tres grupos aéreos operativos de la aviación de caza. De modo simultáneo, se implementó en El Palomar la escuela de armas de los cazadores. Con cinco Curtiss Hawk 75-O del Regimiento Aéreo Escuela se impartió la instrucción de perfeccionamiento a los tenientes primeros, antes de acceder al comando de las escuadrillas.

⁸³ Resolución S/N° del 27 de enero de 1942 - BMR N°1.783.

⁸⁴ Resolución S/N° del 13 de diciembre de 1940 - BMR N°1.624.

⁸⁵ Resolución S/N° del 3 de junio de 1941 - BMR N°1.682.

⁸⁶ Resolución S/N° del 30 de diciembre de 1942 - BMR N°1.928.

⁸⁷ Resolución S/N° del 22 de enero de 1941 - BMR N°1.637.

⁸⁸ Resolución S/N° del 7 de noviembre de 1941 - BMR N°1.748.

⁸⁹ Lewis Smyth, "Informaciones locales... Notable vuelo de velocidad...", *Mundo Aeronáutico*, N°71, enero de 1941, pág. 10.

⁹⁰ Decreto 77.291 del 19 de noviembre de 1940 - BMR N°1.612.

En términos generales, en las unidades de la especialidad de caza se mantuvo un promedio de cuarenta y nueve Curtiss 75-O en servicio, más los escasos Curtiss III y Dewoitine que aún permanecían en vuelo. Se volaron 4.826 horas y se lamentaron nueve accidentes.⁹¹

Regimiento Aéreo de Caza N°2 en General Urquiza

El teniente coronel Edmundo Sustaita ocupó la jefatura del Regimiento Aéreo de Caza N°2, en tanto, los mayores Luis E. Brizuela y Lauro A. Lagos se hicieron cargo de los grupos 1 y 2 de Caza.⁹² Estos cargos se ocuparon por poco tiempo. El 27 de febrero, el mayor Lauro A. Lagos fue designado jefe del Grupo N°1 de Observación.⁹³ Brizuela, a partir del 19 de abril, fue destinado a la EMA. El 3 de julio, Sustaita fue reemplazado por el mayor Héctor F. Grisolia.⁹⁴

El 2 de octubre, mediante correspondientes resoluciones, pasaron a revistar en disponibilidad los tenientes coroneles Edmundo Sustaita, Claudio A. Mejía y los mayores Martín Cairó, Lauro A. Lagos y Federico T. Carbia.⁹⁵ El 12, ocurriría otro tanto con el mayor Bernardo Menéndez, jefe de la BAM General Urquiza.⁹⁶ Posteriormente, estas medidas se revirtieron.

Entretanto, se destinaron al Regimiento N°2 a los subtenientes Ángel S. Macías, Roberto J. Renault y Stanley J. Mantovani que ya prestaban servicios en la base, desde el año anterior. De otros destinos, llegaron a la BAM General Urquiza el capitán Jorge E. Peña y, estrenando los flamantes títulos de aviadores militares, para cubrir destinos fuera del Regimiento, el teniente Federico C. Voget y los subtenientes Federico D. Divano, Mario F. Donadei, Mario Santamaría, Jorge H. Pérez, Julio C. Krause y Esteban O. Facio.⁹⁷ Los citados oficiales se sumaron al mayor Héctor F. Grisolia, al capitán Enrique Maranesi; y a los tenientes Jorge A. Craig, Germán Facio y Emilio Arroyo.⁹⁸

En este año ocurrieron los siguientes incidentes:

- El 28 de marzo, se accidentó el subteniente Mantovani mientras aterrizaba, en la EMA, con el Dewoitine D.21 N°35, procedente de Paraná.⁹⁹ La aeronave había sido transferida a ese instituto.
- El 3 de julio, el teniente G. Facio aterrizó de emergencia, con el motor plantado del Curtiss Hawk 75-O C-625, en un campo cultivado de Santa Fe. El piloto salió indemne, el avión capotó y resultó con diversas averías reparables.
- El 15 de septiembre, luego de despegar con el Curtiss 75-O C-624 desde Santa Rosa, el sargento Salvador Placenti entró en tirabuzón, se estrelló y falleció.¹⁰⁰
- El 13 de octubre, después de cumplir un tema de acrobacia en el Curtiss Hawk 75-O C-609, el sargento ayudante Ricardo Baldan aterrizó de emergencia, porque cayó la presión de aceite del motor. Al final de la carrera de aterrizaje, el aparato tomó una zanja sufriendo deterioros en el planeador.¹⁰¹
- El 25 de octubre, a bordo del C-601, en una práctica de combate aéreo con otro Curtiss, el subteniente Stanley J. Mantovani entró en vuelo no controlado, se estrelló y falleció.
- En los últimos días de noviembre, la escuadrilla de caza perteneciente al Regimiento Aéreo Escuela de la BAM El Palomar realizó un vuelo de instrucción de 4.502 kilómetros, con nueve aviones Curtiss Hawk 75-O. El itinerario fue El Palomar, Mendoza, Córdoba, Salta, Resistencia, Posadas, Puerto Aguirre, Monte Caseros y regreso a la base de origen.

1942

Cuando aún no existía el concepto de “unidad alojada”, en la orgánica de la aviación militar se introdujo el de guarniciones aéreas para respaldar reglamentariamente la operación prolongada de unidades aéreas fuera del asiento de su comando.¹⁰² La BAM El Palomar fue designada Guarnición y en ella operaba el Regimiento Aéreo N°2 (Caza) que fue traído desde Paraná.

La aviación de caza, a lo largo de ese año, mantuvo un promedio de cuarenta y ocho Curtiss 75-O en servicio; se volaron 5.885 horas y, producto de ese incremento de actividad, se lamentaron varios accidentes con consecuencias personales.¹⁰³

⁹¹ Memoria Anual Secretaría de Aeronáutica - 1946, pág. 220.

⁹² Decreto 82.856 del 18 de enero de 1941 - 1ª P. BM N°11.607.

⁹³ Decreto 85.339 del 27 de febrero de 1941 - 1ª P. BM N°11.640.

⁹⁴ Decreto 94.943 del 3 de julio de 1941 - 1ª P. BM N°11.739.

⁹⁵ Resoluciones S/N° del 2 de octubre de 1941 - 1ª P. BM N°11.813.

⁹⁶ Decreto 103.479 del 21 de octubre de 1941 - 1ª P. BM N°11.830.

⁹⁷ Resolución S/N° del 18 de enero de 1941 - 1ª P. BM N°11.607.

⁹⁸ Anexo al BM 11.782 - 1ª P. del 27 de agosto de 1941.

⁹⁹ Resolución S/N° del 20 de enero de 1942 - BMR N°1.779.

¹⁰⁰ Resolución S/N° del 19 de octubre de 1942 - BMR N°1.893.

¹⁰¹ Resolución S/N° del 1 de marzo de 1943 - BMR N°1.949

¹⁰² Decreto 112.426 del 29 de enero de 1942 - BMR N°1.783.

¹⁰³ Memoria Anual Secretaría de Aeronáutica - 1946, pág. 189.

Regimiento de Caza N°2 entre General Urquiza y El Palomar

A comienzos de año, antes de la transferencia a El Palomar, se habían concentrado en la BAM General Urquiza los seis Curtiss Hawk III que permanecían en servicio, con los que se equipó al Grupo N°3 de Caza constituido el año anterior. Cuando el Regimiento se trasladó a El Palomar, estos aviones equiparon la Agrupación de Entrenamiento.

El teniente coronel Héctor F. Grisolia comandó el Regimiento N°2 de Caza. Como jefes¹⁰⁴ del Grupo N°1 y N°2, se nombraron al mayor Lauro A. Lagos y capitán Arístides C. Fredes, respectivamente. A la vez, se publicaron los pases a las escuadrillas:¹⁰⁵ tenientes primeros Juan C. Ríos, Ernesto R. Salcedo, Rafael A. Ferrer (hasta el 15 de abril) y Osvaldo M. Rovere; subtenientes Octavio J. García Mira, Eduardo Cassinelli, Carlos A. Soto, Enrique H. Cadelli, Ramón A. Álvarez Morales, Ricardo Salomón y Julio C. de Leniz. A partir del 15 de abril, el teniente primero Cayo A. Alsina pasó a revistar en este Regimiento.

El 22 de agosto, cuando aún no habían recibido sus títulos, se produjo la incorporación de los aviadores militares provenientes de los cursos acelerados. Fueron destinados al Regimiento N°2 de Caza los subtenientes¹⁰⁶ Carlos O. del Moral, Ángel O. Pérez Laborda, Ángel R. Cáceres, Gilberto H. Oliva, Jorge H. Siri, Alberto J. Moreno, Alberto R. Solá Claret, Ernesto S. Barto, Luis J. Pérez Gabilondo, David Olmos, Carlos A. Sister, Juan M. Rodríguez, Ricardo Milán y Primitivo R. Armesto.

Se registraron numerosos incidentes con los Curtiss Hawk 75-O. A diferencia de los años precedentes, no todos los boletines publicaban los sobreseimientos de las actuaciones con la explicación de los pormenores de las investigaciones para delimitar responsabilidades, ni aclaraban la unidad de pertenencia del material:

- El 27 de mayo, el subteniente Eduardo Cassinelli se precipitó a tierra en el Cuartel 4 de General Rodríguez (Buenos Aires), mientras intentaba cumplir un tema de vuelo en altura –8.000 metros– con el Curtiss Hawk 75-O C-636. Posiblemente, el piloto perdió el conocimiento a causa de un desperfecto que presentaban los inhaladores de oxígeno.¹⁰⁷
- El 12 de septiembre, falleció el sargento ayudante Pedro Sabat haciendo un viraje a baja altura con el Curtiss Hawk 75-O C-623, en las cercanías de Villa María (Córdoba).
- El 29 de septiembre, el teniente Carlos R. French realizó un aterrizaje brusco que causó daños leves al Curtiss Hawk 75-O C-620.¹⁰⁸
- El 7 de noviembre, se desató un temporal en la zona de Córdoba. Numerosos aviones se encontraban estacionados, desde hacía dos días, para ser revistados y efectuar un desfile aéreo. Ocho Curtiss Hawk 75-O resultaron con diversos daños.¹⁰⁹

1943

A cuatro años de comenzar la guerra, ya se sentía la falta de repuestos críticos y el ingenio de las medidas para suplirlas. En las “Principales observaciones sobre la instrucción del Ejército durante 1943”,¹¹⁰ consignadas por el director general de Instrucción, se aclaraba que se había suspendido el adiestramiento nocturno; y que el empleo de bombas de aceite para marcar blancos sobre el agua, en el que practicaban tiro aéreo los aviones de caza, no había resultado satisfactorio por la imposibilidad de contar los impactos. Por el contrario, pese a la escasez de películas, se apreció el valor de utilizar ametralladoras cinematográficas en el adiestramiento de combate aéreo.

En la orgánica del Comando de Aviación se preveía:

- El Regimiento Aéreo N°1 de Bombardeo Pesado y la Escuela de Pilotos Militares en la BAM Coronel Pringles.
- El Regimiento Aéreo N°2 de Caza compartiendo la BAM El Palomar con la Agrupación de Transporte Aéreo.
- El Regimiento Aéreo N°3 de Bombardeo Liviano en la BAM El Plumerillo.
- El Grupo N°1 de Observación en la BAM General Urquiza.

¹⁰⁴ Decreto 109.340 del 24 de diciembre de 1941 - 1ª P. BM N°11.881.

¹⁰⁵ Resolución S/N° del 24 de diciembre de 1941 - 1ª P. BM N°11.881.

¹⁰⁶ Resolución S/N° del 22 de agosto de 1942 - 1ª P. BM N°12.070.

¹⁰⁷ Resolución S/N° del 15 de febrero de 1943 - BMR N°1.943.

¹⁰⁸ Resolución S/N° del 15 de abril de 1943 - BMR N°1.963.

¹⁰⁹ Resolución S/N° del 18 de febrero de 1943 - BMR N°1.947.

¹¹⁰ BMR N°2.109 del 8 de febrero de 1944.

Regimiento Aéreo N°2 de Caza establecido en El Palomar

El 1 de febrero, el mayor Raúl O. Pizales fue nombrado jefe del Grupo 1 del Regimiento Aéreo N°2 de Caza.¹¹¹ El 30 de junio, le salió el pase a la Presidencia de la Nación y se unificaron los grupos bajo la dependencia del Grupo 2.¹¹² Asimismo, el 12 de febrero fueron destinados a este Regimiento el capitán José A. Amar Robles, el teniente primero Emilio Arroyo y el subteniente Julio O. Dozo.¹¹³ El 16 del mismo mes, llegaron los subtenientes recién egresados de la EMA: Carlos A. Abreu, Ricardo Favre, Alejandro R. Mac Lean, Eduardo C. Catalá y Héctor R. Weiss. Con relación a la actividad aérea,¹¹⁴ a lo largo de 1943, se mantuvo un promedio de cuarenta y seis Curtiss 75-O en servicio, se volaron 4.797 horas.

Existen registros de que se produjeron los siguientes incidentes:

- A comienzos de año, se accidentó el sargento Miguel A. Ubiria a bordo del Curtiss Hawk 75-O C-641. El error se atribuyó a que era la primera vez que despegaba de la pista recién asfaltada de El Palomar, muy angosta y sobre macadán.¹¹⁵
- El 10 de mayo, los subtenientes Ernesto S. Barto, Juan M. Rodríguez, David Olmos y Solá Claret sufrieron un percance durante un vuelo en escuadrilla con los Curtiss Hawk 75-O. Al realizar una maniobra de combate, Rodríguez chocó a Barto, sin consecuencias mayores. Este último se posó de emergencia y capotó. Solá Claret aterrizó para auxiliarlo y corrió la misma suerte.¹¹⁶

1944

Se creó el Comando en Jefe de Aeronáutica¹¹⁷ que, aún subordinado al Ministerio de Guerra, asumió la conducción del Comando de Aviación de Ejército y de los organismos vinculados con la Aeronáutica. Poco antes, se había modificado la nominación de las unidades. El Regimiento Aéreo N°2 (Caza) había pasado a llamarse Regimiento 2 de Caza con asiento en El Palomar y el Regimiento Aéreo N°3 (Bombardeo Liviano), Regimiento 3 de Ataque, en El Plumerillo.¹¹⁸ Con relación a la actividad aérea de la aviación de caza, se mantuvieron en promedio cuarenta y cinco Curtiss 75-O en servicio, se volaron 4.581 horas y se lamentaron cuatro accidentes.¹¹⁹

El 29 de febrero, se designó jefe del Regimiento 2 de Caza al mayor Pablo C. Passio;¹²⁰ anteriormente, se habían destinado a la BAM El Palomar los subtenientes, egresados del Colegio Militar de Aviación, Benigno H. Andrada, Ángel de la Paz Aragonés, Armando C. Gómez Iturrieta, Jorge M. Martínez Zuviría, Luis M. de la Cárcova y Roberto C. Mullen. También se presentó el subteniente Carlos C. Armanini, egresado en ese instituto con la promoción anterior.¹²¹ Provenientes de otros destinos llegaron al Regimiento 2 de Caza:¹²² teniente primero Emilio Arroyo; subtenientes Jorge A. Ferreyra, Marcos A. Guerra, Gabriel A. Bo, Luis F. Montiel, Edmundo O. Weiss y Abel R. Bertollo.

De 1944 existen constancias de que se produjeron los siguientes accidentes.

- El 29 de mayo, luego de aterrizar de emergencia en la pista de El Palomar, un Curtiss III intentaba salir de la calle, cuando el piloto notó que una escuadrilla de Curtiss 75-O estaba próxima a aterrizar. Al querer despejar, se le plantó el motor, por lo que fue embestido por el N°3 de la formación.¹²³
- El 22 de julio, falleció el subteniente Alejandro R. Mac Lean en las inmediaciones de General Rodríguez piloteando el Curtiss 75-O C-634.
- El 24 de noviembre, falleció el subteniente Luis F. Montiel al precipitarse a tierra, mientras cumplía un tema de tiro con el Curtiss Hawk 75-O C-602 en la zona de Malagueño (Córdoba).

¹¹¹ Decreto 141.945 del 1 de febrero de 1943 - 1ª P. BM N°12.203.

¹¹² Memoria Anual del Comando de Aviación - 1943, pág. 9.

¹¹³ Resolución S/N° del 12 de febrero de 1943 - 1ª P. BM N°12.213.

¹¹⁴ Memoria Anual Secretaría de Aeronáutica - 1946, pág. 189.

¹¹⁵ Resolución S/N° del 11 de septiembre de 1943 - BMR N°2.036.

¹¹⁶ Resolución S/N° del 21 de septiembre de 1943 - BMR N°2.042.

¹¹⁷ Decreto 3.629 del 11 de febrero de 1944 - BMR N°2.113.

¹¹⁸ Resolución S/N° del 11 de enero de 1944 - BMR N°2.097.

¹¹⁹ Memoria Anual Secretaría de Aeronáutica - 1946, pág. 189.

¹²⁰ Decreto 4.827 del 29 de febrero de 1944 - BMR N°2.119.

¹²¹ Resolución S/N° del 13 de enero de 1944 - BMR N°2.097.

¹²² Resolución S/N° del 10 de marzo de 1944 - BMR N°2.127.

¹²³ Anexo al BAR N°260 del 19 de diciembre de 1947.

1945

Regimiento 2 de Caza en El Palomar

El 9 de febrero, se creó y aprobó el Reglamento Orgánico de la Secretaría de Aeronáutica, de la que dependía el Comando en Jefe de la FAA.¹²⁴ Se concretaba, definitivamente, la independencia institucional del arma aérea. La Organización de Paz de la nueva fuerza armada contemplaba tres comandos superiores: el Comando de las Fuerzas Aéreas, el Comando de la Defensa Antiaérea Activa y el Cuartel Maestre General, dependientes de la Secretaría de Aeronáutica. La conducción de la guerra estaba reservada al Comando de las Fuerzas Aéreas; subordinadas a éste, las cuatro bases aéreas anteriores: El Palomar, General Urquiza, El Plumerillo y Coronel Pringles, más la recién inaugurada en Reconquista. Las unidades de combate eran: Regimiento 1 de Bombardeo en Villa Reynolds; Regimiento 2 de Caza, Agrupación de Entrenamiento y Agrupación de Transporte en El Palomar; y Regimiento 3 de Ataque en Mendoza.

Los años 1944, 45 y 46, sin lugar a dudas, marcaron el apogeo del Regimiento 2 de Caza y los Curtiss 75-O radicados en El Palomar. Prácticamente, cada piloto tenía su propio avión. Se volaba todos los días. Todas las semanas, nocturno. En un año, se adquiría muchísima experiencia. “En algunas ocasiones, – recuerda el brigadier mayor Carlos W. Pastor– *era un espectáculo ver distribuidos, a lo ancho del campo de vuelo, doce aviones de un escuadrón que, posteriormente, despegarían de modo simultáneo*”. Durante este año,¹²⁵ se mantuvieron en promedio treinta y nueve en servicio, se volaron 4.663 horas y se lamentaron dos accidentes fatales.

El 16 de enero,¹²⁶ llegaron de pase el comandante Venancio E. Fabbri; los primeros tenientes Javier Molina, Alfredo C. Laigle, Carlos A. Soto y Julio C. Krause; los tenientes Carlos A. Sister, Julio C. Fracchia, Cruz A. González, Carlos C. Armanini y Rafael A. Valls; los alféreces Jorge E. Sandez, Benigno H. Andrada, Ángel de la Paz Aragonés y Jorge M. Martínez Zuviría. El 24 de enero se incorporó el teniente Leandro Mir González.¹²⁷

Se consignaron los siguientes accidentes:

- El 23 de marzo, un Curtiss Hawk 75-O, durante la carrera de despegue, chocó con otro avión obligándolo a aterrizar de emergencia en un campo contiguo. El material sufrió serios desperfectos y los tripulantes resultaron ilesos.¹²⁸
- El 14 de julio, con el Curtiss Hawk C-627, falleció en un accidente de aviación el teniente Julio C. Fracchia.¹²⁹
- El 4 de septiembre, alrededor de las 8.50, pereció el alférez Abel R. Bertollo, a bordo del C-607. Junto a dos Curtiss Hawk 75-O, escoltaba al Douglas DC-3 matrícula T-169 en el que viajaba el vicepresidente de la Nación, coronel Perón, de Buenos Aires a Córdoba. Cuando sobrepasaba Marcos Juárez, el techo fue bajando. El Dewoitine trimotor en que viajaba parte de la comitiva y los dos Curtiss restantes salieron sobre tope; en tanto, el Douglas del vicepresidente y el Curtiss de Bertollo bajaron más y más. A la altura de la localidad de Leones, rasante ya, con casi cero de visibilidad, Bertollo sobrepasó el Douglas, éste le cortó la cola y el Curtiss se precipitó a tierra. El primer teniente Ruzzo, que piloteaba el Douglas, logró aterrizar de emergencia el bimotor en un campo. Desde El Palomar, se envió a Villa María un trimotor Junkers JU-52 para reemplazar el DC-3 accidentado y continuar el vuelo a Córdoba.

1946

En la Organización de Paz de comienzos de año, el Regimiento 2 de Caza continuaba asentado en El Palomar compartiendo la base con la Agrupación de Transporte. Para fin de año, sin embargo, con motivo de los trabajos de ampliación de la pista asfaltada y de la plataforma de El Palomar, la unidad de caza fue trasladada a la BAM El Plumerillo; debía estar en condiciones operativas a partir del 28 de enero de 1947.¹³⁰ Pasaron a continuar sus servicios en el Grupo 2 del Regimiento 2 de Caza,¹³¹ todavía asentado en El Palomar, numerosos oficiales provenientes de la Escuela de Aviación y de El Plumerillo. El Regimiento quedó

¹²⁴ Decreto 3.088 del 9 de febrero de 1945 - Anexo al BMR N°2.357.

¹²⁵ Memoria Anual Secretaría de Aeronáutica - 1946, pág. 220.

¹²⁶ Resolución S/N° del 16 de enero de 1945 - BAR N°2.

¹²⁷ Resolución S/N° - BAR N°4.

¹²⁸ Anexo al BAR N°272.

¹²⁹ Hemeroteca Biedma Recalde, accidentes de 1945.

¹³⁰ Resolución 2.326 del 28 de noviembre de 1946 - BAR N°173.

¹³¹ Resolución 191/46 del 15 de enero de 1946 - BAR N°93.

constituido por: jefe, vicecomodoro Aníbal Becher; jefe del Grupo 1, capitán Mario F. Donadei; y jefe del Grupo 2, capitán Carlos A. Soto. Además, por los siguientes oficiales: capitán Esteban O. Facio; teniente Guillermo O. Bordarampe; y alféreces José San Martín, Ernesto A. Niethardt, Pedro Garrido, Carlos W. Pastor, Enzo M. Taietti, Gert H. Kleissen, Arturo A. Córdón, Armando A. Bernasconi, Jorge O. Dellepiane, Luis A. Valoni, Mario L. Grieben, Adolfo C. Steenken, Ariel M. Alegre, Jorge A. Rangugni, Lorenzo D. Bravo Deheza, Oscar J. Romano y Julio C. Cáceres.

Se registraron los siguientes accidentes en vuelo:

- El 23 de mayo, el teniente Cruz A. González se accidentó en las proximidades de Sierra de la Ventana con el C-608.
- El 25 de Mayo, por un descuido del alférez Julio Cáceres y del personal de mecánicos, se quedó sin combustible durante el despegue del Aero Club Argentino. El piloto decidió aterrizar nuevamente en su Curtiss 75-O. Dada la excesiva velocidad, chocó contra unos árboles desprendiéndose los planos. El fuselaje siguió unos 60 metros.¹³²
- Por extraña coincidencia, el mismo día, el alférez Horacio A. Burlando, mientras buscaba a su compañero González, accidentado en la Sierra de la Ventana, se estrelló en Lastra y falleció.
- El 13 de noviembre, al aterrizar con alta velocidad en la pista de Iguazú, un Curtiss 75-O se fue largo, salió de la pista y capotó a causa del mal estado del terreno.¹³³

El Regimiento 2 de Caza tenía más de treinta aviones, un par de Curtiss III (biplanos) y algunos Focke- Wulf. El brigadier mayor Carlos W. Pastor, en su libro Recuerdos de 40 años, dejó registrado algunas anécdotas y experiencias que reflejan el espíritu con que se desarrollaba la actividad en esta unidad.¹³⁴

... con el Regimiento 2 de Caza, sólo tengo gratísimos recuerdos de lo que es la vida en la unidad, en los hangares, en las tareas como ser Oficial de Torre para el control de los vuelos. El capitán Soto, que hacía toneles inmediatamente después del despegue con el Curtiss 75, daba lecciones de acrobacia...

Los próximos párrafos se extractaron de ese documento:

Tregar a la cabina ya daba euforia. Los temas hacían del piloto del Regimiento 2 un experto. Los principales: acrobacia, navegación, tiro, vuelo en formación, vuelo nocturno, navegaciones nocturnas. Practicábamos una que salía de El Palomar, sobrevolaba Santa Rosa (La Pampa) y regresaba. Cuando se divisaban las luces de la Base al regreso, todos respiraban aliviados. Recuerdo con hondo afecto a mi jefe de escuadrilla, teniente Ricardo Favre, incansable en su afán de enseñar sus exámenes de cabina con ojos cerrados. El dominio del avión llegó a ser tan absoluto que en una navegación simple, pero a no más de 100 metros (teníamos un registrador para no superar esa altura), desde El Palomar a La Plata, no resistí la tentación de regresar haciendo "patitos" con las ruedas sobre el agua. En sólo pocos meses formamos la escuadrilla de acrobacia, la primera de la aviación militar. La presentación oficial fue en el aeroclub de San Justo.

Las maniobras empezaban a nivel cero y terminaban a nivel cero. Despegue, media vuelta sobre el ala, siempre formados en V, looping en V, looping en fila media, etc., siempre al ras del suelo. El espectáculo lo terminaba Soto recorriendo el perímetro de la pista haciendo todo el tiempo toneles, mientras Bravo Deheza y yo aterrizábamos. También participaba en el festival el capitán Carlos Armanini con un Focke Wulf que arrancaba haciendo un tonel en el despegue. En una ocasión, se le plantó el motor. Armanini lo aterrizó de emergencia, se bajó del avión, saltó un alambrado y regresó sonriendo como si nada hubiera pasado.

Ese año, buscando un Curtiss, estrellado en Sierra de la Ventana, murió nuestro compañero Burlando. Intentando aterrizar según la rudimentaria práctica de descender en giros sobre el radiofaro de El Palomar, falleció el alférez Steenken. El alférez Julio C. Cáceres tuvo más suerte. Pasó entre una fila de álamos, dejó los planos y aterrizó con el "cigarro", limpiamente, entre dos árboles.

El libro del brigadier Pastor agrega dos anécdotas narradas por el brigadier Rafael A. Valls:

¹³² Anexo al BARN°272.

¹³³ Anexo al BARN°262.

¹³⁴ Pastor, Carlos Washington, *Recuerdos de 40 años*, págs. 35; 38; 40; 45; 46; 47.

En aquellos tiempos, se decía que Campo de Mayo podía tomar El Palomar. Una tardecita nos ordenaron volar a Morón, que la terminaban de construir. Era teniente, no entendía mucho los problemas que se vivían. Todo el Regimiento 2 de Caza con los Curtiss Hawk 75 -al menos veinticinco aviones-decolamos en formación y en minutos estábamos aterrizados en la nueva pista. No sé por qué tres horas más tarde nos ordenaron regresar a El Palomar. Mi jefe de escuadrilla era el capitán Siri, así que, apresuradamente, puse en marcha y lo seguí. Llegué a la cabecera de la pista norte y, sin perderlo de vista, adelanté mi acelerador para seguirlo. Para verlo en el despegue (el Curtiss tiene una gran cabezota) adelanté palanca, pero el chorro de mi guía golpeó en mi avión y me desvió 45° de la línea de despegue. Por una décima de segundo pensé abortar el despegue. Luego decidí dar a pleno y, a campo traviesa, encarar los hangares. Recuerdo la gente corriendo despavorida al ver el bólido que saltaba en medio del campo y se les acercaba velozmente. Cuando me pareció, tiré de la palanca y pasé por encima de los hangares. Corrí al guía y aterricé en el destino. El jefe del Regimiento, comodoro Passio, me llamó y me dijo: –Usted hizo todo lo posible para matarse. –Señor, el avión y yo estamos enteros, –le respondí. –Está bien, no lo haga de nuevo, – fue su respuesta.

En otra oportunidad (1944), fuimos en campaña a La Perla, un campo sobre la ruta a Carlos Paz. La noche era clara y serena. El Regimiento 2 de Caza terminaba de cenar, en unas largas mesas tendidas a la intemperie. En ese momento, recibimos un mensaje citando al capitán Facio y al teniente Montiel para realizar el examen psicofísico vencido. El jefe de unidad, comodoro Passio, dispuso que los dos oficiales volasen al día siguiente. Montiel, que se sabía con mucha banca con nuestro jefe, sugirió hacerlo de inmediato para llegar al laboratorio temprano y regresar sin pérdida de tiempo. Después de unos segundos el comodoro autorizó el vuelo. Montiel, que comía con un lindo cuchillo de plata, regalo de su padre, me dijo: –Rafael, guárdamelo hasta mañana. En el avión no lo necesito–. Aún no habíamos terminado la sobremesa cuando los oímos despegar.

Llegaron a Buenos Aires volando sobre tope. Cuando estimaron que se hallaban en la vertical de El Palomar, descendieron y, con una bengala, trataron de encontrar la pista. Pero sólo vieron agua. Asumiendo que se habían pasado, pusieron rumbo a la costa y al rato lanzaron otra bengala. Descubrieron que continuaban sobre el agua. Un rato después, con la penúltima bengala (cada avión llevaba dos) pensaron que el río no tenía costa. Cuando no les quedaba más que una y las esperanzas de llegar a tierra firme se debilitaban, la arrojaron y, con alivio, encontraron un campito. Aterrizaron sin novedad, bien entrada la noche. A la tarde siguiente, luego de aprobar el examen, regresaron al vivac de La Perla y las actividades continuaron. Alrededor del mediodía posterior, se oyó la sirena que indicaba que había ocurrido un accidente. No sé que me impulsó a subirme al techo de una ambulancia que partía. Haciendo equilibrio, vi que estábamos a punto de salir del vivac. Debí tirarme cuerpo a tierra sobre el techo de la ambulancia para evitar que un arco de hierro de la entrada me cortara en dos. Llegamos a los restos del avión, entre unos arbustos. Sobre el plano izquierdo boca abajo, estaba el cuerpo sin vida del piloto. Al intentar recuperar una picada en un circuito de tiro aire tierra, había entrado en pérdida. Alguien se animó a darlo vuelta. Era el negro Montiel, como le decíamos. Esa noche, sin poder hablar, regresé a mi carpa. Destruído, me senté en el catre, metí la mano debajo de la almohada y tropecé con el cuchillo que le había regalado su papá.

En septiembre de ese año, se desarrolló la primera Semana de Aeronáutica. El brigadier Bravo Deheza recuerda su experiencia del festival en el que, junto con el alférez Pastor, integró una escuadrilla de tres Curtiss Hawk 75 liderada por el capitán Soto:

El domingo 29, en un hermoso día primaveral, se cerró la Semana de Aeronáutica con un festival en el Aero Club Argentino (San Justo). La concurrencia desbordaba. Las instalaciones resultaban chicas para contener al público que colmaba los accesos, las plataformas y parte de las pistas. Al mediodía, aterrizamos en el lugar, sin novedad, pese a que algunos espectadores disminuían el ancho de la pista. Luego de estacionar, al bajar de las cabinas, el público nos llevó en andas hasta los hangares. A las 14 comenzó el festival. Un I.Ae. DL 22 ejecutó varias maniobras. Una escuadrilla de aviones civiles Miles Magister despegó y efectuó pasajes en formación sobre el público. Un Focke Wulf 44J, pilotado por el instructor del Aero Club, José M. Sánchez, hizo acrobacia. El aficionado Cirilo Britos aportó emoción saltando en paracaídas. Quince Curtiss Hawk 75 pasaron a distintas alturas sobre el aeródromo. Tres bombarderos Glenn Martin efectuaron más pasajes.

Mientras se desarrollaban las demostraciones, los pilotos de los Curtiss recibíamos felicitaciones,

aplausos; también, compartíamos brindis. Los halagos, la juventud y las lindas admiradoras que nos rodeaban, mezclados en un día caluroso, constituyen un cocktail peligroso para el piloto de un monoplaza que debe regresar a su base. Tras una despedida cariñosa, apenas iniciado el carreteo, empecé a ver un poco borroso. Jugado como estaba me dije: a grandes males, grandes remedios. Me saqué el brevet y me clavé su pincho en la pierna izquierda. Aunque parezca mentira, el dolor me permitió recuperar la lucidez y formarle a Soto sin problemas en el despegue y, luego, en las medias vueltas, loopings y cambios de formación sobre el aeródromo y, después, aterrizar en El Palomar sin novedad. Las felicitaciones del secretario de Aeronáutica, del comandante en jefe y del presidente del Aero Club Argentino que obran en mi poder, me hacen recapacitar y sentir frío pensando en el terrible accidente que hubiera podido ocasionar ese alférez incontrolado si, en ese momento, Dios no le hubiera dado una mano.

1947

Ajustes en el Regimiento 2 de Caza en El Plumerillo

Fue un año de estudio, crecimiento y transición buscando una organización que permitiera asumir las responsabilidades asignadas por el nivel superior a la flamante fuerza armada. Para los cazadores, los acontecimientos más sobresalientes serían, sin lugar a dudas, la compra de los Gloster Meteor Mk-IV y los Fiat G-55, la creación del Grupo 4 de Caza Interceptora y el cambio de radicación del Regimiento 2 de Caza a la BAM El Plumerillo.

Este último, comandado por el vicecomodoro Eduardo P. Correa (F), estuvo operativo el 28 de enero en su nuevo asiento. Lo integraban los aviadores: capitanes Mario F. Donadei (F), Carlos A. Soto (GM) y Julio C. Krause; primeros tenientes Carlos A. Sister y Ricardo Favre (GM); tenientes Vedania A. Mannuwal (GM), Jorge M. Martínez Zuviría (GM), Ariel M. Alegre y Oscar J. Romano (GM); y alféreces Carlos W. Pastor (GM), Gert H. Kleissen (GM), Armando A. Bernasconi (GM), Luis A. Valoni (GM), Jorge A. Rangugni (GM), Lorenzo D. Bravo Deheza (GM) y Julio C. Cáceres (F). El 14 de enero, se les agregó un grupo de alféreces recientemente egresados.¹³⁵ Ulises J. Bernasconi, Dardo C. Pisarello, Fernando M. Pérez Colman, Eduardo J. Federik, Amaury A. Domínguez, Fortunato Mauro, Carmelo R. Braica, Horacio M. Gutiérrez, Miguel M. Planells, Juan C. Fonseca, Héctor Rossi y Carlos J. Noguera; y el 24 de enero,¹³⁶ Jorge L. Suárez (F) y Carlos G. Camus, de la promoción anterior.¹³⁷

A comienzos de año, alrededor de veintiocho Curtiss Hawk 75-O formaban la dotación asignada al Regimiento 2, de los cuales, se contaba con un promedio de dieciséis disponibles para vuelo y un 50% en servicio. La edad y el duro traqueteo a que habían sido sometidos, sumado a la imposibilidad de conseguir repuestos vitales en los dos últimos años, dificultaron la instrucción con estos aviones. En particular, se repetían las fallas del sistema eléctrico de control de las hélices y los numerosos engranamientos del motor. Por esas causas, fue necesario suspender la práctica de acrobacia y cumplir los patrones exigidos en Focke Wulf 44-J.

La renovación del material y personal indujo a las autoridades a introducir sucesivas modificaciones orgánicas. En el primer trimestre, el Regimiento 2 de Caza coexistía con el Regimiento 3 de Ataque en forma independiente. El 10 de abril, se unificó el comando de ambos regimientos.¹³⁸ Con carácter transitorio, conformaron la Agrupación Aérea de Combate. En los considerandos, la resolución afirmaba que la escasez de personal y material no justificaba la existencia separada de los regimientos. El vicecomodoro Eduardo P. Correa, jefe del Regimiento 2 de Caza, fue designado jefe de esta nueva organización que tendría una vida efímera de sólo un año.

No obstante las dificultades, el flamante jefe, en las nuevas instalaciones de El Plumerillo, se congratulaba por las bondades del clima que había permitido a los pilotos volar el 92% de los días y cumplir, en el año, un promedio de 223 horas cada uno. En total, con los Curtiss y Focke Wulf, el Regimiento de Caza voló horas, aproximadamente, distribuidas en: 3.276, pilotaje; 1.357, formación; 595, instrumentos; 170, nocturno; y 1.300, navegación.¹³⁹

Entre las actividades especiales y novedades en vuelo, se deben destacar:

- El 6 de marzo, inmediatamente después de despegar, se plantó el motor de un Curtiss 75-O. El piloto lo aplastó. El avión salió de la pista, se le quebró el tren y frenó contra un montículo. El procedimiento fue juzgado correcto.¹⁴⁰

¹³⁵ Resolución 64/47 del 14 de enero de 1947 - BAR N°184.

¹³⁶ Resolución 232/47 del 24 de enero de 1947 - BAR N°187.

¹³⁷ Los oficiales que figuran con (GM) son los que en mayo viajarían a Inglaterra a buscar los Gloster Meteor Mk-IV; y con (F), a Italia para los Fiat G-55.

¹³⁸ Resolución 1.148 del 10 de abril de 1947 - BAR N°205.

¹³⁹ Memoria Anual Regimiento 2 de Caza - 1947, pág. 2 y 24.

¹⁴⁰ Anexo al BAR N°262.

- El 17 de marzo, sobre Tatay (Buenos Aires), como consecuencia de una formación severa de hielo en los planos, el piloto perdió el control de un Curtiss 75-O. Se arrojó en paracaídas y salvó la vida, pero fue sancionado por imprudencia.¹⁴¹
- El 8 de abril, se realizó un desfile para rendir honores al presidente general Perón.
- El 25 de abril, se accidentó y falleció el alférez Carlos G. Camus, con un Curtiss 75-O.
- El 28 de abril, debido a una falla, la hélice de un Curtiss 75-O cambió a paso fino de repente y actuó como frenante, en vez de tractora. El piloto aterrizó de emergencia, en la localidad de Los Sauces (Mendoza).
- El 19 de junio, mientras practicaba un aterrizaje sin flaps con un Curtiss 75-O, una nube de polvo cubrió la cabecera. El piloto no apreció que tocaba largo y al darse cuenta de que llegaba al alambrado del fondo del campo, aplicó violentamente los frenos y capotó.¹⁴²
- El 3 de julio, desplegó una escuadrilla a El Palomar para escoltar el avión del presidente de Chile, de visita oficial en el país.
- El 12 de julio, se desplazaron a Buenos Aires todos los aviones en servicio, pero no participaron del desfile del 19 donde se presentaron los Gloster.
- El 15 de agosto, una sección desplegó a Buenos Aires para rendir honores al Padre de la Patria el 17.
- El 9 de septiembre, después de aterrizar en la pista de cemento, un Curtiss 75-O, aún con velocidad, comenzó a ganar a la derecha y por aplicación deficiente de correcciones, terminó tocando la pista con la puntera del lado opuesto.¹⁴³
- El 6 de octubre, al intentar aterrizar en tres puntos en lugar de los dos ordenados, el piloto no pudo corregir una “guiñada” y tocó la pista con el plano de su Curtiss 75-O.
- El 27 de octubre, con su nueva denominación y operando desde Paraná, el Regimiento 2 de Caza intervino en un ejercicio de aerocooperación con el Cuerpo de Ejército 1 de Monte Caseros, hasta el 4 de noviembre.
- Entre el 21 y 27 de noviembre, la unidad aérea se trasladó a Buenos Aires y participó en desfiles aéreos organizados para homenajear la llegada de los restos de los padres del general San Martín, sobre Puerto Nuevo y Recoleta.

1948 - 1954

La dotación de Curtiss 75-O en la FAA ascendía a veintiséis máquinas, con un promedio del 50% en servicio. En total, sin discriminar el origen, en 1948 los Curtiss volaron 5.783 horas y registraron veintinueve accidentes. En las postrimerías de ese año, entre bajas y accidentes, la dotación había disminuido sensiblemente. A partir del 15 de diciembre de 1947,¹⁴⁴ diecinueve alféreces recién egresados de la Escuela habían sido destinados al Regimiento 2 de Caza de la Agrupación. Ésta fue la mayor cantidad de oficiales que de una sola vez se presentó en El Plumerillo. Integraban ese contingente: Luis A. Varisco, Ernesto R. López, Horacio H. Larghi, Miguel A. Ossés, Antonio R. Mantel, Francisco Cabrera, Gregorio M. Salinas, Carlos A. Alesina, Henry H. Bidal, Jorge A. Mones Ruiz, Carlos E. Bellio, Carlos J. Frías, Carlos R. Alonso, Marcos B. Montesano, Arturo G. Massa, Juan C. Devoto, José F. Papávero Elizate, Carlos E. Carus y Hugo R. Marcilese. La puesta en servicio de los modernos Fiat G-55 permitió que, entre 1948 y 1949, previo a ser inspeccionados en Río Cuarto, se transfiriera parte de la dotación de Curtiss 75-O a El Palomar y se equipara, así, la Agrupación de Entrenamiento, donde permanecerían hasta fines de 1950.

El 16 y el 22 de enero de 1948, los Curtiss del Regimiento 2 de Caza realizaron ejercicios de aerocooperación con el Ejército en el Valle del Sosneado. El 28 de junio, la unidad completa se desplazó a El Palomar e intervino en el desfile del 9 de Julio.

El 11 de agosto, de diferentes procedencias, llegaron al Regimiento 2 de Caza el capitán Ángel O. Pérez Laborda; y los alféreces Asdrúbal A. Cimadevilla, Héctor R. del Blanco, Carlos A. Albarracín, Oscar A. Barni, Néstor H. Rocha y Francisco Vázquez.¹⁴⁵

En diciembre de 1948, se dispuso que uno de esos aviones, armado con ametralladoras, permaneciera de guardia en El Palomar. Un piloto del 2 de Caza cubriría este puesto durante un mes. En esa fecha, se

¹⁴¹ Anexo al BAR N°272.

¹⁴² *Ibidem*.

¹⁴³ *Ibidem*.

¹⁴⁴ Resolución 106/48 del 21 de enero de 1948 - BAR N°269.

¹⁴⁵ Resolución 1.437/48 del 11 de agosto de 1948 - BAR N°320.

comisionó para la guardia al alférez Carmelo R. Braica que, con motivo de contraer enlace, fue reemplazado en enero de 1949 por el alférez Mones Ruiz, del mismo Regimiento. La misión era cumplir órdenes del Comando de Defensa, de quien dependía directamente. Este oficial, citado por el Comando el 24 de enero de ese año, recibió la orden de entregar, bajo recibo, las directivas de Alteración del Orden Público (AOP) emanadas del Poder Ejecutivo, a todas las unidades de la Aeronáutica Militar. El comodoro retirado Mones Ruiz narra esa comisión:

Al igual que mis compañeros que revistábamos en el 2 de Caza, en el primer año de oficial, mi experiencia en navegación se limitaba a los clásicos circuitos volados como cadetes en la EAM. El de mayor extensión, Escuela de Aviación Militar - Villa María - Río Cuarto - Escuela. Tampoco conocía otra base aérea que no fuera la Escuela y Mendoza. Planifiqué el vuelo después de obtener las cartas de navegación, y de memorizar los sabios y prudentes consejos del oficial superior que me ordenó la comisión: no debería arriesgar el vuelo por meteorología y tomaría los recaudos necesarios para cumplir la misión con seguridad. Como no disponía de radio ni de equipos de ayudas a la navegación en servicio, preví navegar a la estima y observada. En esas condiciones, el 25 de enero, inicié el vuelo rumbo a Paraná, donde experimenté la pista de tierra (césped) conocida como “el huevo”, porque se elevaba en el centro del campo; aterrizando o despegando, no se veía el fondo de la pista. Después de entregar las directivas, seguí a Reconquista, que ya tenía pista de cemento; luego, fui a Córdoba (EAM); de allí, a Chamental y regreso a la EAM. Después a Río Cuarto, Villa Mercedes y Mendoza (donde todos me querían robar el Curtiss). Volví a Villa Mercedes, Río Cuarto y, luego de una escala en Córdoba, proseguí a Tandil. Llegué a El Palomar el 31 de enero a bordo del C-606, sin novedad, después de 15 horas de vuelo y con la satisfacción de haber conocido todas las bases.

El 21 de julio de 1948, para aliviar las dificultades de los primeros tiempos de los Gloster, se transfirieron los Curtiss C-606, C-609, C-630, C-632, C-638 y C-646 al Regimiento 4 de Caza Interceptora en Tandil, donde permanecieron hasta fines de 1950.

En 1951, nuevamente, el Comando reagrupó los Curtiss 75-O en Mendoza, en el ahora denominado Grupo 1 de Caza. En las instalaciones de El Plumerillo los viejos Curtiss convivieron con los Fiat G-55. La dotación, que en ese momento ascendía a diecisiete aviones, fue disminuyendo y voló hasta fines de 1952. En mayo de ese año, los matriculados como C-618, C-628, C-635 y C-646 fueron transferidos a la VII Brigada Aérea donde operaron dos años más, volados por pilotos de los Grupos 2 y 3 de Caza Interceptora. El 31 de diciembre de 1954, se dio de baja a los que restaban en servicio.

Así, sin fiesta ni desfile, de esta forma quizás un poco triste concluyó la vida útil del primer avión argentino verdaderamente de caza. “*Por último, daba la impresión de que nadie sabía qué hacer con los pobres Curtiss*”, asegura el comodoro Mones Ruiz. Un avión que batió récord de velocidad y de altura, que brindó muchas satisfacciones a los pilotos, le sobraba potencia, salía de las situaciones más difíciles y era maniobrero. Las acrobacias de Mejía y Soto forman parte de la leyenda de los cazadores de las pampas. Un avión que, en sus dieciséis años de actividad, le costó la vida a catorce pilotos, pero salvó la de muchos más; entre ellos, cuatro que lograron saltar en paracaídas. Un avión que, sobre todo, capacitó a la generación de aviadores que tendría la responsabilidad de operar el primer caza de reacción de la historia nacional.

FIAT G-55 CENTAURO

1947 y 1948

El 3 de mayo de 1947, se designó la comisión que se trasladaría a Italia para buscar los nuevos cazas de hélice.¹⁴⁶ Aviadores: vicecomodoro Eduardo P. Correa; capitán Mario F. Donadei; teniente Luis M. de la Cárcova; y alféreces Jorge R. Quagliardi, Jorge L. Suárez y Julio C. Cáceres. Mecánicos de aviones: suboficial mayor José B. Herrera; suboficiales auxiliares Oscar J. Casartelli, Silvio A. Asnaghi y Enzo B. Iannicelli; y el sargento Roberto W. Manent.

El 3 de junio, un cable proveniente de Río de Janeiro informó que, a bordo del vapor Ugolino Vivaldi, se transportaban a Buenos Aires los cinco primeros Fiat G-55. El 24 de junio, en El Palomar, con la presencia del secretario de Aeronáutica, el embajador de Italia y altas autoridades militares, se realizó una demostración con uno de ellos. Casi al mismo tiempo, esferas oficiales de Washington¹⁴⁷ apreciaban que los Fiat G-55 no eran de combate, sino de adiestramiento; y no le concedían significación militar por tratarse de

¹⁴⁶ Resolución 1.178/47 del 3 de mayo de 1947 - BAR N°209.

¹⁴⁷ “Compra de aviones italianos”, *La Prensa*, 28 de junio de 1947.

aviones fuera de uso, aunque se los empleaba para la instrucción de pilotos civiles.

El Fiat G-55 Centauro, diseñado por el profesor Gabrielli como versión italiana del Me-109 alemán, fue usado en la Segunda Guerra Mundial por Italia. Fabricado durante y para la guerra como caza de interceptación y/o acompañamiento. El andar equilibrado daba la impresión de estar piloteando una estructura compacta. De lucida figura en acrobacia; ágil, maniobráble y seguro siempre y cuando se tomaran ciertas precauciones. En especial, debido al peso del motor y a la gran penetración del planeador, se debía guardar un margen de altura suficiente para sacarlo de picadas pronunciadas. Equipado con un motor alemán Daimler Benz 605, construido bajo licencia como Fiat RA 1050, de 1.310 hp, con doce cilindros repartidos en dos líneas de seis en cada una, en V invertida. Refrigerado con líquido, un radiador comandable permitía seleccionar las temperaturas. La hélice tripala tipo Piaggio P-2001 de 3,05 metros de diámetro, de revoluciones constantes, paso regulable automático, de gran eficiencia.

Se adquirieron treinta unidades de la versión A, monoplaza; y quince de la B, biplaza. Características generales: envergadura, 11,85 metros; largo, 9,37 metros; alto, 3,13 metros; superficie alar, 21,11 metros cuadrados; peso vacío, 2.535 kilogramos, total 3.100. Carga útil: 565 kilogramos. Velocidad máxima: 620 km/h a 7.100 metros. Trepada a 4.000 metros: 3min 30seg. Techo absoluto: 13.400 metros. Alcance máximo: 1.230 kilómetros. En el país, voló artillado con dos ametralladoras Breda de 12,70 milímetros, una en cada semiplano; donde tenía, además, ganchos de sujeción para bombas de hasta 100 kilogramos o tanques de 100 litros lanzables en vuelo.¹⁴⁸

Entre las innovaciones de los Fiat deben destacarse el *pulitzia candele* o sistema de limpieza de bujías, en tierra o en vuelo, comandado desde la cabina; el equipo de oxígeno por máscara, dosificado a requerimiento del piloto que, por el mal estado en que llegaron, no pudieron ser puestos en servicio en la Argentina; y el transreceptor, uno de los primeros transistorizados, Standard Radio S.T.R.O. de alta frecuencia, apto para la comunicación entre aviones. La plena potencia del motor se obtenía con el acelerador. Para ello, el carril o ranura por donde se deslizaba poseía al final un desvío para lograr la opción de emergencia, que no debía durar más de cinco minutos para no dañar el motor. En esta posición, se sobrepasaban los regímenes normales de sobrealimentación especificados. En la guerra se empleó cuando, agotada la munición, hubo que distanciarse rápidamente del enemigo. Además, tenía un comando, que rezaba *aviamento*, ubicado en la parte inferior del tablero para hacer arrancar el motor con temperaturas frías. Matriculados con la letra C y numerados del 01 al 45, a comienzos de agosto llegaron a Mendoza los primeros cuatro Fiat G-55 A, monoplazas, y se incorporaron al Regimiento 2 de Caza como una tercera escuadrilla. El 10 de septiembre, otro monoplaza y los dos primeros modelo B, biplazas. Y el 9 de diciembre, tres monoplazas más. Junto con el primer lote, arribó el equipo técnico que tendría a su cargo la puesta en operaciones y el adiestramiento del personal argentino. El coronel Valentino Cus, as de la Segunda Guerra, era el piloto de mantenimiento. Lo acompañaban Rinaudi, jefe del equipo de mantenimiento; y los sargentos Giuseppe Tosco, mecánico chapista; Mondiale Mazzole, motorista; y Ercole Repetto, instrumentalista.

En estos pocos meses, los Fiat volaron cerca de doscientas horas y, lamentablemente, acusaron las fallas que los caracterizaría en su corta vida útil en la FAA: los innumerables inconvenientes que les acarrea el complejo dispositivo de refrigeración del motor, con el radiador de agua, y la fragilidad del tren de aterrizaje.

Hasta fin de año, se produjeron los siguientes percances:

- El 6 de agosto, a pocos días de llegar, a causa de la rotura del tubo conductor, un Fiat G-55 aterrizó de emergencia con el tren retraído, cerca de la Estación Terragona (Santa Fe).¹⁴⁹
- El 22 de septiembre, un Fiat G-55 aterrizó en la pista en construcción (blanda). Una de las ruedas se hundió, el piloto se clavó en el freno del lado opuesto y el avión se fue de nariz.¹⁵⁰
- El 10 de octubre de 1947, durante la carrera de aterrizaje, un Fiat G-55 B comenzó a ganar hacia un costado. La aplicación deficiente de los frenos para corregirlo provocó el capotaje del avión.¹⁵¹

Modificación orgánica

En septiembre de 1947, se creó el Comando en Jefe de la FAA.¹⁵² Por decreto se aprobó la orgánica propuesta por el secretario de Aeronáutica. En lo que respecta a los medios de combate, la organización contemplaba un Comando General de Bases y cuatro comandos superiores de armas:¹⁵³

¹⁴⁸ Informe vicecomodoro (R) Carmelo R. Braica. Archivo Histórico Documental de la Dirección de Estudios Históricos.

¹⁴⁹ AnexoalBARN°260.

¹⁵⁰ AnexoalBARN°262.

¹⁵¹ *Ibidem*.

¹⁵² Decreto 27.469 del 9 de septiembre de 1947 - BAR N°237

¹⁵³ Decreto 38.816 del 11 de diciembre de 1947 - BAR N°258.

el General de Defensa, el de Bombardeo, el de Exploración y Enlace, y el de Transporte Aéreo; además, un Comando de Institutos Aeronáuticos Militares, con funciones de mando, gobierno, administración y dirección superior. La Agrupación Aérea de Combate de El Plumerillo fue disuelta a partir del 1 de marzo de 1948,¹⁵⁴ el Comando General de Defensa se hizo cargo de la conducción del Regimiento 2 de Caza; y el Comando de Bombardeo, del Regimiento 3 de Ataque.

Se designaron jefes a los comandantes Javier Molina, en el 2 de Caza, en reemplazo de Juan C. Ríos; y a Emilio Arroyo, en el 3 de Ataque.¹⁵⁵ El comandante Molina cesó en sus funciones el 27 de septiembre de 1948 y fue destinado a la Dirección de Tránsito Aéreo.¹⁵⁶ A partir de esa fecha, asumió interinamente el capitán Ángel O. Pérez Laborda.

Hasta mediados de año, cuando estaba en marcha el proceso de transferencia de los Curtiss 75-O a El Palomar, el Regimiento de Caza estuvo constituido por dos grupos aéreos; y a partir de septiembre, por uno solo. Después del balance de pases, a final de 1948, el Regimiento 2 de Caza quedó conformado por los siguientes aviadores militares: jefe, capitán Ángel O. Pérez Laborda; tenientes Dardo E. Carossini, Julio C. Cáceres y Jorge L. Ortega; y alféreces Eduardo J. Federik, Fortunato Mauro, Carmelo R. Braica, Héctor Rossi, Héctor C. Bravo, Willy F. Rosasco, Luis A. Varisco, Ernesto R. López, Horacio H. Larghi, Miguel A. Ossés, Antonio R. Mantel, Francisco Cabrera, Gregorio M. Salinas, Carlos A. Alesina, Henry H. Bidal, Jorge A. Mones Ruiz, Carlos E. Bellio, Asdrúbal A. Cimadevilla, Héctor R. del Blanco, Carlos J. Frías, Carlos A. Albarracín, Oscar A. Barni, Néstor H. Rocha, Marcos B. Montesano, Arturo G. Massa, Juan C. Devoto, José F. Papávero Elizate, Carlos E. Carus, Hugo R. Marcilese y Francisco Vázquez.

El Regimiento voló 2.444 horas distribuidas en: 1.438, de pilotaje; 432, de formación; 323, de navegaciones diurnas; y 200, de entrenamiento. En el año, se produjeron dieciséis accidentes; ocho, atribuibles a fallas del material; cinco, a impericia de los pilotos; uno, a imprudencia; y dos, a otras causas.¹⁵⁷

Los más graves fueron:

- El 16 de febrero, tres Fiat G-55 volaron a Mar del Plata, donde fueron exhibidos. Lamentablemente, el 22, durante una de las demostraciones de acrobacia pereció el alférez Ernesto L. Oyarzu.
- El 3 de mayo, en el segundo de los accidentes fatales del año, falleció el primer teniente Luis M. de la Cárcova; el Fiat G-55 A sufrió una plantada de motor al despegar.

Ante el luctuoso saldo del primer año en la unidad, el jefe del Regimiento manifestó su preocupación por las repetidas fallas de los motores de los Fiat –la rotura de los cojinetes de la corona de distribución– dejando constancia de la necesidad de que se satisficieran los requerimientos elevados.¹⁵⁸

1949

Creación de las brigadas

El 15 de marzo, se firmó un decreto¹⁵⁹ por el cual se anulaba el Comando General de Bases de la estructura del Comando en Jefe de la Fuerza; y mediante la creación de las brigadas se unificaba la conducción logística y administrativa de las bases aéreas con la de las unidades operativas que en ellas tenían asiento. Nacieron, así, seis de las brigadas actuales, que carecían del calificativo “aéreas” ya que en la tarea de su misión no se incluía la conducción de esas operaciones. La nueva organización contemplaba, además, la figura de elementos alojados para aquellos casos en que la unidad aérea tuviera como asiento, temporal o permanente, una brigada perteneciente a otra arma. En la IV Brigada, el Regimiento Aéreo de Caza N°2 continuó como unidad independiente alojada y subordinada al Comando General de Defensa.

El 24 de febrero, se designó jefe del Regimiento Aéreo de Caza N°2 al comandante Cayo A. Alsina.¹⁶⁰ De acuerdo con la confirmación de destinos publicada,¹⁶¹ el comandante Alsina, los tenientes Carossini, Ortega y Braica, y el alférez Rocha eran los únicos aviadores que permanecían del año

¹⁵⁴ Resolución 484 del 24 de marzo de 1948 - BAR N°286.

¹⁵⁵ Resolución 2.902 del 18 de diciembre de 1947 - BAR N°260.

¹⁵⁶ Resolución 1.745/48 del 27 de septiembre de 1948 - BAR N°333.

¹⁵⁷ Memoria Anual Regimiento 2 de Caza - 1948, pág. 12, 13, 27 y 28.

¹⁵⁸ Memoria Anual Regimiento 2 de Caza - 1948, pág. 29.

¹⁵⁹ Decreto 6.433 del 15 de marzo de 1949 - BAR N°372.

¹⁶⁰ Resolución 322/49 del 24 de febrero de 1949 - BAR N°367.

¹⁶¹ BAR N°438.

anterior. Los restantes oficiales fueron trasladados al Grupo 1 y 2 de Observación y al Regimiento 2 de Transporte.

En su reemplazo, el 19 de febrero¹⁶² llegaron de pase los alféreces Antonio H. Corradini, Luis F. Masserini (GM), José C. González Castro, Luis Herrero (GM), Juan C. Carpio (GM), Eduardo R. Gavazzi, Jorge O. Maurer, Arnoldo B. Cometto (GM), Gover Pla, Jorge D. Lazzari (GM) y Dermidio H. Villarroel (GM). Los oficiales con la aclaración GM, el 24 de junio de 1949 serían trasladados al Regimiento 6 de Caza, recién creado en Tandil.

El 30 de marzo, a los oficiales llegados en febrero se les sumó el capitán Antonio F. Funes;¹⁶³ el 27 de mayo,¹⁶⁴ los alféreces José B. Campos (GM), Aldo M. Barbuy (GM), Arturo L. Castillo (GM), Francisco D. Roca, Octavio S. Barboza Aguilar, Ricardo A. Fistolera, Gualberto J. Basaldúa y Ricardo J. Ahualli; y el 23 de agosto, el alférez José F. Papávero Elizate.¹⁶⁵ Los alféreces indicados con (GM) también fueron transferidos al Regimiento 6 de Caza.

1950

Año del Libertador General San Martín

El 14 de enero, se hizo cargo de la jefatura de brigada y de la Guarnición Aérea Mendoza el brigadier Guillermo Zinny. Cinco días más tarde, las FF.AA. rindieron un homenaje al General José de San Martín en el Cerro de la Gloria. Presenciaron el acto el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Oscar E. Muratorio; el ministro de Aeronáutica, brigadier César R. Ojeda; y el ministro de Ejército, general Franklin Lucero.

A partir de las 8 de ese día, encabezado por el comandante de Bombardeo, brigadier mayor Carlos F. Mauriño, se llevó a cabo un importante desfile aéreo en el que participaron aeronaves provenientes de distintas guarniciones. El Regimiento 4 de Caza Interceptora, con Gloster Mk-IV; el 2 de Caza, con Fiat G-55; el 3 de Ataque, con Calquin; el 1 de Bombardeo, con Avro Lincoln y Lancaster; el 2 de Observación, con DL 22; y la Escuela de Aviación Militar, también con DL 22.

El 10 de febrero, llegó a El Plumerillo la comisión de rescate que recuperó los restos del Nieuport del teniente Benjamín Matienzo, accidentado en la cordillera. El Regimiento 2 de Caza suspendió, momentáneamente, las actividades para homenajear a los esforzados exploradores.

El 4 de marzo, el comandante Jorge Rojas fue nombrado jefe del Regimiento Aéreo de Caza N°2, en reemplazo del comandante Cayo Alsina.¹⁶⁶ Aunque tardíamente, el 1 de septiembre, se publicó la resolución por la cual se confirmaba la situación de revista del personal superior.¹⁶⁷ El Regimiento Aéreo de Caza N°2 figuraba compuesto por el capitán Roberto A. Díaz; los primeros tenientes Daldo E. Carossini y Jorge L. Ortega; los tenientes Carmelo R. Braica, Antonio R. Mantel, Carlos E. Bellio y Marcos B. Montesano; y los alféreces Pablo O. Apella, José C. González Castro, Eduardo R. Gavazzi, Hermes A. Lanari, Dardo J. Lafalce, Rodolfo A. Fajardo, Osvaldo E. Mantelli, Gerardo A. Alesso, Ernesto J. Arillo, Héctor F. Luján, Tomás Córdoba, Carlos R. Martín, José Pedrosa, Hugo J. Moitre, Hernán N. Aracama, José H. González y Guillermo H. Cáceres. A los citados oficiales, se les sumaron los alféreces egresados de la EAM en diciembre:¹⁶⁸ Juan García, Eduardo L. Rossi, Mario N. Zurro y Argentino C. Maidana. A fines del año, el vicecomodoro Enrique R. Gau fue nombrado jefe interino de la IV Brigada.¹⁶⁹

El 14 de julio el alférez Héctor J. Gavier se accidentó en las proximidades de Maipú con el C-613. El avión resultó destruido totalmente y el piloto falleció.

El 31 de julio de 1950, el alférez Guillermo H. Cáceres falleció con el Curtiss 75-O C-650 en Copina, Sierras Grandes de Córdoba.

¹⁶² Resolución 290/49 del 19 de febrero de 1949 - BAR N°365.

¹⁶³ Resolución 32/49 del 28 de marzo de 1949 - BAR N°374.

¹⁶⁴ Resolución 287/49 del 27 de mayo de 1949 - BAR N°390.

¹⁶⁵ Resolución 780/49 del 23 de agosto de 1949 - BAR N°410.

¹⁶⁶ Resolución 211/50 del 4 de marzo de 1950 - BAR N°467.

¹⁶⁷ Resolución 1.117/50 del 1 de septiembre de 1950 - BAR N°524.

¹⁶⁸ Resolución 1.706/50 del 19 de diciembre de 1950 - BAR N°557.

¹⁶⁹ Resolución 1.737/50 del 22 de diciembre de 1950 - BAR N°558.

1951

Cambios orgánicos

El 9 de enero de 1951, se firmó un decreto¹⁷⁰ por el cual se incorporaron los modernos conceptos doctrinarios de conducción de las operaciones aéreas eliminándose definitivamente los resabios que aún subsistían del Ejército. Desaparecieron las “armas” y nacieron los comandos aéreos tradicionales: Estratégico, Táctico, de Defensa y de Transporte. Las brigadas se denominaron brigadas aéreas; los regimientos aéreos, grupos aéreos; los grupos aéreos, escuadrones aéreos; las bases aéreas militares, grupos bases; y a partir de los talleres de las bases se crearon los grupos técnicos.

La IV Brigada Aérea de Mendoza, subordinada al Comando Aéreo Táctico, tuvo bajo su dependencia el Grupo 1 de Ataque (formado sobre la base del Regimiento 3 de Ataque), y el Grupo Base 4 (formado sobre la base de la BAM El Plumerillo) y el Grupo Técnico 4 (sobre la base del taller de la BAM). Por el mismo decreto, el Regimiento 2 de Caza pasó a denominarse Grupo 1 de Caza; pero, en este caso, continuó dependiendo del Comando Aéreo de Defensa. Esta situación se mantuvo hasta octubre.

Extraídos de la colección de boletines aeronáuticos reservados y del Libro Histórico de la IV Brigada Aérea, a continuación se transcriben, cronológicamente, los acontecimientos que sucedieron en 1951:

- 14 de septiembre: el comodoro Enrique R. Gau cesó como jefe de brigada y fue designado el comodoro Félix J. Jaureguiberry.¹⁷¹
- 19 de septiembre: el inspector general de la FAA, brigadier mayor Gustavo A. Hermansson, visitó la unidad.
- 22 de septiembre: llegaron el ministro de Aeronáutica, brigadier mayor César R. Ojeda, y el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Oscar E. Muratorio.
- 27 de septiembre: asumió la jefatura de la IV Brigada Aérea el comodoro Jaureguiberry.
- 28 de septiembre: estalló en Buenos Aires un movimiento revolucionario encabezado por el general Menéndez. Una fracción de la Guarnición Aérea Mendoza se trasladó en vuelo a la Base Aeronaval de Punta Indio para apoyar a los aviadores navales insurrectos.
- 1 de octubre: por orden del presidente de la Nación, asumió el mando de la Guarnición Aérea el general de división Juan C. Ruda que, en horas de la noche, hizo que el personal de la FAA jure lealtad a las autoridades constitucionales.
- 2 de octubre: en las primeras horas de la madrugada tropas del Ejército ocuparon la IV Brigada Aérea.
- 4 de octubre: el ministro de Aeronáutica le ordenó al comodoro Gau hacerse cargo nuevamente de la Brigada constituyéndose, al mismo tiempo, en oficial sumariante.
- 5 de octubre: se retiraron las unidades del Ejército quedando una sección de tiradores a orden del jefe de brigada.
- 6 de octubre: a las 12, el general Ruda entregó la jefatura al comodoro Gau.
- 10 de octubre: cesó en la jefatura de brigada el comodoro Félix J. Jaureguiberry y asumió interinamente el comodoro Carlos García Cuerva. Como jefe interino del Grupo 1 de Caza, se hizo cargo el comandante Ricardo Salomón.¹⁷²
- 24 de octubre: se suspendió transitoriamente el funcionamiento de los comandos aéreos Táctico y Estratégico. Al igual que en otras bases del país, las unidades del Comando de Defensa alojadas en El Plumerillo habían permanecido leales al gobierno por lo que se ordenó que la Brigada pasase a depender del Comando Aéreo de Defensa.¹⁷³ Esta reorganización se completó el 10 de diciembre cuando los grupos 1 de Caza y 2 de Artillería Antiaérea Liviana pasaron a depender de la IV Brigada Aérea.
- 10 de noviembre: con anterioridad al 3 de noviembre, diez oficiales del Grupo 1 de Caza fueron pasados a revistar en pasiva.¹⁷⁴ Un grupo nutrido de oficiales del Grupo 1 de Ataque que se había mantenido al margen de los sucesos de septiembre fue transferido al Grupo de Caza para cubrir las vacantes.

Los jefes del fallido levantamiento fueron apresados bajos los términos del nuevo código de Justicia Militar. La totalidad de las máximas autoridades de la FAA fue relevada.

¹⁷⁰ Decreto 112 del 9 de enero de 1951 - BAC N°45.

¹⁷¹ Resolución 811/50 del 14 de septiembre de 1951 - BAR N°648.

¹⁷² Resolución 900/51 del 10 de octubre de 1951 - BAR N°658.

¹⁷³ Decreto 21.109 del 24 de octubre de 1951 - BAR N°664.

¹⁷⁴ Resolución 1.066/51 del 15 de noviembre de 1951 - BAR N°673.

Grupo 1 de Caza en El Plumerillo

El 26 de enero, llegaron de pase los primeros tenientes Juan C. Fonseca y Fortunato Mauro; y los tenientes Arturo G. Massa, José B. Campos y Ricardo J. Ahualli.¹⁷⁵

Otro tanto ocurrió el 2 de noviembre con los primeros tenientes Harold A. Stone y José I. Rasso; los tenientes Alberto F. López, Ricardo A. Rozzi, Raúl C. Díaz Quijano y Edgardo B. Grillo; y los alféreces Oscar N. Caeiro, Ramón H. Gastaldi, Carlos H. Irrgang e Hipólito D. Reynoso.¹⁷⁶ Los efectivos se completaron con la llegada del primer teniente Carlos F. Terán y el teniente Hugo R. Marcilese.¹⁷⁷

El 26 de abril de 1951, durante un tema nocturno con un biplaza Fiat G-55 B C-41, fallecieron los alféreces José Pedrosa y Argentino C. Maidana.

Con una medida poco habitual, terminada la desconcentración del desfile del 9 de Julio, se ordenó suspender la actividad aérea de la FAA durante julio y agosto. La disposición ordenaba, además, que se sometiera a un mantenimiento intenso al material, y que el ministro y el comandante en jefe eran las únicas instancias que podían autorizar vuelos.¹⁷⁸

1952

Dependencia transitoria

Ascendido, el brigadier Carlos García Cuerva continuó al frente de la IV Brigada Aérea; el vicecomodoro Mario F. Donadei¹⁷⁹ fue nombrado comandante del Grupo 1 de Caza y confirmado el 26 de mayo.

A principios de año, fueron destinados al Grupo 1 de Caza el primer teniente José F. Papávero Elizate y el teniente Ricardo A. Fistolera;¹⁸⁰ y los alféreces egresados de la EAM: Federico J. Mela, Augusto J. Hughes, Héctor R. Roy, Alfredo M. Torinetti, Ernesto J. Adradas, Julio C. Poccioni, Rodolfo A. Guerra, Juan R. Boehler, Alberto L. Morandini, José A. Bisio, César A. Petre, Luis A. Soto, Arturo Iglesias Paiz y César A. de la Colina.¹⁸¹ El 13 de febrero, inspeccionó la Brigada el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Carlos F. Mauriño, en compañía del jefe del Estado Mayor de la FAA, brigadier Heriberto Ahrens. Como resultado de esta visita y dado que el Comando Aéreo Táctico continuaba suspendido, el 15 de febrero la Brigada pasó a depender¹⁸² directamente del Comando en Jefe de la FAA. La medida se prolongó hasta el 5 de diciembre cuando el Comando Aéreo Táctico reinició su actividad, con la II y IV Brigada Aérea y el Destacamento Aeronáutico Militar Reconquista como unidades dependientes.¹⁸³

El 25 de junio de 1952, falleció el alférez José A. Bisio en el C-03. Durante un operativo, se precipitó a tierra en las proximidades del Club Talleres y Córdoba Athletic, en el Barrio Jardín de la ciudad de Córdoba.

Otro tanto, le ocurrió al alférez Arturo Iglesias Paiz, con el Fiat G-46 Ea-431, en Mendoza.

1953

El 10 de diciembre de 1952, había cesado como jefe de la IV Brigada Aérea el brigadier Carlos García Cuerva y se había nombrado interinamente, en su lugar, al comodoro Federico G. Voget.¹⁸⁴ El 9 de diciembre de 1953 fue reemplazado, también interinamente, por el comodoro Arturo E. Pons Bedoya.¹⁸⁵

Grupo 1 de Caza en El Plumerillo

En diciembre, el capitán Carlos F. Bergaglio fue destinado al Grupo.¹⁸⁶ Ascendido a comandante, como oficial más antiguo se hizo cargo de la jefatura en forma accidental, condición que se oficializó el 25

¹⁷⁵ Resolución 46/51 del 26 de enero de 1951 - BAR N°575.

¹⁷⁶ Resolución 1.008/51 del 2 de noviembre de 1951 - BAR N°667.

¹⁷⁷ Resolución 1.185/51 del 29 de noviembre de 1951 - BAR N°680.

¹⁷⁸ Resolución 638/51 del 25 de julio de 1951 - BAR N°628.

¹⁷⁹ Resolución 543/52 del 26 de mayo de 1952 - BAR N°745.

¹⁸⁰ Resolución 65/52 del 22 de enero de 1952 - BAR N°704.

¹⁸¹ Resolución 62/52 del 22 de enero de 1952 - BAR N°704.

¹⁸² Decreto 3.114/52 del 15 de febrero de 1952 - BAR N°715.

¹⁸³ Decreto 12.440 del 5 de diciembre de 1952 - BAR N°794.

¹⁸⁴ Resolución 1.160/52 del 10 de diciembre de 1952 - BAR N°794.

¹⁸⁵ Resolución 1.113/53 del 9 de diciembre de 1953 - BAR N°890.

¹⁸⁶ Resolución 1.160/52 del 10 de diciembre de 1952 - BAR N°794.

de marzo cuando fue nombrado interinamente por boletín.¹⁸⁷ El 29 de septiembre, el comandante Bergaglio fue reemplazado por el comandante David Olmos.¹⁸⁸

Entre los hechos más significativos, se cita la visita que realizó el ministro de Aeronáutica, brigadier mayor Juan I. San Martín, el 3 de abril. El avión ministerial fue escoltado por una formación de seis IA-24 Calquin.

La constitución del Grupo 1 no es posible precisarla, porque no se han conservado las memorias de la época. Sin embargo, si se cotejan los nombres de los oficiales de esta unidad con los de los grupos 2 y 3 de Gloster Meteor, en los sucesivos emplazamientos (Tandil y Morón), puede inferirse que el grupo de Fiat era un verdadero semillero de cazadores; a su vez, una unidad de recuperación de pilotos. Algunos de los que probaron suerte en Gloster, tras uno o dos años, regresaron al Grupo 1 de Mendoza.

En enero, se comunicaron los pases al Grupo de los alféreces egresados de la Escuela:¹⁸⁹ Ernesto H. Crespo, Roberto F. Camblor, Eduardo A. Arias, César S. López Osornio, Néstor E. Marelli, Carlos M. Hernández, Héctor R. Luoni y Armando D. Jeannot. Días más tarde, del Grupo 1 de Observación de Paraná llegó el alférez Roberto M. Echegoyen.¹⁹⁰ Los efectivos del grupo aumentaron en noviembre cuando se presentaron los alféreces Lisandro C. Salas y Alfredo M. Torinetti.¹⁹¹

De este año existen registros de que ocurrieron dos accidentes fatales:

- El 15 de octubre, la aeronave del alférez César S. López Osornio, en la salida de una maniobra de acrobacia, al este de la pista y próximo a ésta, entró en un tirabuzón chato a escasa altura y se planchó contra el terreno. El piloto falleció instantáneamente. El avión no sufrió desplazamientos horizontales luego del impacto, prueba de ello fue que un poste de viña que había atravesado un plano no se quebró.
- El 16 de noviembre, el alférez Carlos M. Hernández con un Fiat G-55 A, luego de lanzar armas de guerra en el campo de Tiro Las Lajas, se dirigió al aterrizaje. Al tocar pista, se le desprendió una bomba que, por fallas en el gancho de sujeción, había quedado suspendida debajo del plano derecho. El artefacto rebotó, siguió la trayectoria del Fiat y explotó a escasos metros de él. La deflagración incendió la aeronave y causó la detonación del tanque de combustible situado detrás del habitáculo del piloto ocasionándole graves quemaduras en el 80% del cuerpo. Falleció tres días después, pese a los cuidados intensivos que se le prestaron.

1954

Último año de actividad del Grupo 1 de Caza

El comandante David Olmos fue confirmado como jefe de grupo interino,¹⁹² cargo que ocuparía hasta diciembre en que, sin reemplazo, cesó en las funciones.¹⁹³

A fines del año anterior, habían salido los pases al Grupo. El capitán Héctor A. Dell'Intento, del Grupo 1 de Ataque; el alférez Julio C. Poccioni, del Grupo Base 1.¹⁹⁴ De la Escuela de Aviación, sólo cuatro alféreces recién recibidos de aviadores:¹⁹⁵ Carlos A. de Blasis, Vion C. Yocca, Luis E. Pérez y Alfonso G. Degen. En mayo se presentaría el capitán Jorge R. Alberdi, procedente del Grupo 1 de Bombardeo. Los alféreces Roberto F. Camblor y Héctor R. Luoni fueron destinados al Grupo 3 de Caza.

El Grupo 1 de Caza estaba constituido por los siguientes pilotos: comandantes David Olmos y Héctor Dell'Intento; capitanes Jorge R. Alberdi, Harold Stone y Carmelo R. Braica; primeros tenientes Hugo R. Marcilece y Rolando Abdala; teniente Julio C. Poccione; y alféreces Ernesto H. Crespo, Néstor Marelli, Armando D. Jeannot, Eduardo A. Arias, Carlos A. de Blasis, Vion C. Yocca, Luis E. Pérez y Alfonso G. Degen. Como personal adscripto, los capitanes Fortunato Mauro y Rolan I. Acosta; y el teniente Roberto M. Echegoyen.

El contraste entre los efectivos previstos para 1954 y los que se destinaron al Grupo en años anteriores evidencia la progresiva disminución de aviones en servicio. El origen de esa reducción obedecía más a la falta de repuestos que al deterioro de los Fiat G-55, A y B. La supuesta degradación alcanzó niveles alarmantes, por la inexistencia de una cadena logística segura de repuestos, ya fueran nuevos o de recambio,

¹⁸⁷ Resolución 262/53 del 25 de marzo de 1953 - BAR N°820.

¹⁸⁸ Resolución 861/53 del 29 de septiembre de 1953 - BAR N°871.

¹⁸⁹ Resolución 20/53 del 8 de enero de 1953 - BAR N°801.

¹⁹⁰ Resolución 22/53 del 12 de enero de 1953 - BAR N°802.

¹⁹¹ Resolución 1.033/53 del 20 de noviembre de 1953 - BAR N°883.

¹⁹² Resolución 74/54 del 29 de enero de 1954 - BAR N°902.

¹⁹³ Resolución 991/54 del 13 de diciembre de 1954 - BAR N°957.

¹⁹⁴ Resolución 1.191/53 del 24 de diciembre de 1953 - BAR N°895.

¹⁹⁵ Resolución 1.192/53 del 24 de diciembre de 1953 - BAR N°895.

y por la deficiente reparación de los usados en los talleres regionales.

El 9 de marzo, personal del Grupo 1 de Caza participó en el acto conmemorativo del 40° aniversario de la muerte de Jorge Newbery, en el campo histórico El Plumerillo. La ceremonia contó con la presencia de los brigadieres Ángel M. Zuloaga y Antonio Parodi, el mayor Eduardo Olivero y Teodoro Fels.

Entre el 17 y 18 de mayo, el comandante en jefe de la FAA, brigadier general Carlos F. Mauriño, acompañado por el comandante Aéreo Táctico, brigadier mayor Horacio E. Apicella, inspeccionaron la instrucción de tiro y bombardeo.

A través del año, el Grupo 1 de Caza cumplimentó la actividad prevista en los planes de instrucción. En agosto, participó de un importante operativo realizado en el noreste del país, con un escuadrón de dieciséis G-55 A. El escuadrón desplegó a Reconquista, donde operó junto con veinticuatro IA-24 Calquin agrupados en dos escuadrones del Grupo 1 de Ataque; en tanto que los Avro Lincoln y Avro Lancaster del Grupo 1 de Bombardeo operaban desde la V Brigada Aérea.

En lo que respecta a los principales accidentes e incidentes, propios de la actividad de vuelo, se puede resumir:

- El 7 de junio, con el C-26, el alférez Néstor E. Marelli sobrepasó la línea de falta, en una sesión de tiro. Un trozo de roca arrancado por los disparos le perforó el plano, el larguero y el tanque de nafta. Aterrizó de emergencia, sin otra novedad. La Junta Investigadora aconsejó que, en lo sucesivo, se evitara tirar a menos de 150 metros del blanco y por debajo de los 50.
- El 15 de junio, al aterrizar luego de un tema de vuelo por instrumentos, fallaron las válvulas sincronizadoras del comando del tren de aterrizaje del C-35, en el que volaban el comandante David Olmos y el alférez Marelli. El avión se despistó y sufrió un 25% de daños.
- El 21 junio, durante un ataque simulado a un blanco terrestre, el alférez Carlos A. de Blasis embistió las ramas de un árbol rompiendo el borde de ataque del avión. Aterrizó en Mendoza. El C-16 sufrió un 0,4% de daños.
- El 5 de julio, a bordo del C-08, el alférez Luis E. Pérez barrió el tren durante la carrera de aterrizaje, debido a una falla de calibración de la chicharra de la alarma de posición insegura del tren con motor reducido. Este hecho, agravado por tener el parabrisas delantero manchado con aceite, lo indujo a accionar la bomba manual y a desviarse de su trayectoria saliendo de la pista.
- El 20 de julio, durante una sesión de tiro en Las Lajas, nuevamente el alférez Marelli presionó la línea de falta, y una piedra se incrustó en el radiador del líquido refrigerante del motor del C-24 que volaba. Aterrizó sin novedad, con un 0,10% de daños.
- El 22 de julio, a bordo del biplaza C-43, el capitán Jorge R. Alberdi (instructor) y el alférez Luis E. Pérez (piloto) sufrieron una ganada en el aterrizaje que concluyó con el avión capotado a un costado de la pista. El Servicio Contraincendio actuó rápidamente y levantó el avión, literalmente planchado sobre el terreno. Se logró evacuar a los pilotos, que sufrieron heridas de consideración. El avión resultó gravemente dañado.
- El 27 de julio, mientras cumplía un tema de vuelo, en la localidad de Jocolí (Mendoza), se precipitó a tierra el Fiat G-46 Ea-427; perecieron el alférez Alfonso G. Degen y el cabo principal Humberto P. Grosso.
- El 16 de agosto, en Reconquista, el alférez Vion C. Yocca tuvo un accidente durante el rodaje con el C-25; posteriormente, se detectaron fisuras por fatiga de material del montante de la pata del tren principal.

Hacia fines de 1954, se estaba frente a una situación de crisis, que con el correr de las semanas se agudizaría ante un dudoso horizonte del panorama logístico, consecuencia de la falta de repuestos. Por este motivo y por la aparición de fisuras en los codos fusibles en el accidente de Reconquista, las autoridades responsables del Cuartel Maestre de Material aconsejaron suspender la actividad aérea de los Fiat G-55.

Es indudable, aunque no anunciada, que la suerte de la aeronave había sido definida por el Cuartel Maestre. En lugar de solucionar la deficiencia de repuestos y normalizar la corriente logística para la provisión oportuna de partes, propuso como solución reforzar la dotación del Grupo 1 de Caza con Fiat G-46, DL 22 y Percival Prentice para vuelo nocturno.

La Fuerza procedió a darlos de baja con sólo siete años de uso. El adiós definitivo del sistema de armas Fiat G-55 A y B196 se selló al considerar que, por fatiga, el material presentaba deficiencias estructurales aparentemente insalvables; que el porcentaje de aviones en servicio era reducido; y que el costo del mantenimiento resultaba excesivamente elevado.

¹⁹⁶ Resolución 232/55 del 11 de marzo de 1955 - BAR N°978.

1955

En enero, todo el personal de pilotos destinados en el Grupo 1 de Caza pasó a conformar el Grupo 2 de Ataque cuando los Fiat G-55 fueron radiados de servicio.

El 8 de febrero, se suspendió por decreto la actividad del Grupo 1 de Caza.

En realidad, conforme manifiesta con nostalgia uno de los antiguos pilotos, brigadier Hugo R. Marcilese, los Fiat G-55 *“obviamente eran aviones de guerra, hechos a los apurones, pero que volaban de Mendoza a Morón en 1h 50min”*. Contemporáneos de los Spitfire y Hurricane, según las palabras del brigadier, eran *“the last of the real fighter”*, sin desmerecer a los siguientes y anteriores que él voló. Con tristeza y un dejo de ironía, Marcilese recuerda que, en el año siguiente, aparecieron en el puerto de Buenos Aires unos cajones con numerosos repuestos para los Fiat G-55; entre ellos, patas del tren de aterrizaje.