

EPILOGO

Los hechos, personas y circunstancias que se han registrado en este libro sobre la Aviación de Caza Argentina resumen su origen y desarrollo en el país. Es una historia que comienza con las iniciativas de los aviadores de la primera época que se preocuparon por aprender y emular las hazañas de los ases consagrados en la Gran Guerra (1914-1918). Un esfuerzo que tomó forma orgánica con la creación de la primera Escuadrilla de Caza en 1922 y que se consolidó en 1931 cuando los cazadores recibieron los Dewoitine fabricados en Córdoba y se activó el Grupo N°1 de Caza. A partir de ese punto, que marcó el fin de la época pionera, la evolución de la especialidad transcurrió en dos etapas bien definidas y con características distintas. La primera, entre 1931 y 1945, bajo la dependencia del Ministerio de Guerra; y la segunda, desde el 4 de enero de 1945, cuando se creó la Secretaría de Aeronáutica y la aviación militar se transformó en tercera fuerza armada, hasta el presente.

En coincidencia casi exacta, los adelantos tecnológicos introdujeron nuevas plantas de poder en los cazas. Aunque la esencia de la misión se mantuvo invariable, los procedimientos operativos se modificaron de una forma tan sustancial que es posible separar la historia en dos periodos: el del avión de hélice, hasta 1945; y desde ese momento hasta el presente, el del reactor.

De las primeras décadas se recuerdan los SVA-5, los Nieuport C-28 y C-29, los Dewoitine D.21 y D.25, los Curtiss III, los Curtiss 75 y los Fiat G-55. En la segunda etapa, la llegada de los Gloster Meteor en 1947 marcó la irrupción de una serie de venerados reactores que escribieron páginas gloriosas. Si bien el material de vuelo marcó las eras, los tripulantes fueron los verdaderos protagonistas de los hechos narrados. El recuerdo es para todos, perdonando los lapsus involuntarios que seguramente han existido. Todos están en la memoria y en la gratitud de sus herederos. No obstante, se recuerdan con un énfasis especial las figuras emblemáticas de tres aviadores que, por la proyección de sus personalidades y sus sobresalientes aptitudes para el pilotaje, sintetizaron y dieron trascendencia a cada momento: el pionero y precursor brigadier general Parodi, en los comienzos; el brigadier Mejía, en la época de oro de los aviones de hélice; y el comodoro Soto, en la era del reactor.

Existe otro ingrediente que está presente y cubre los intersticios de esta historia. Es la herencia, la tradición transmitida oralmente que acerca a los hombres y los acontecimientos que protagonizaron; algunos graves, otros menores, pero que moldearon ese sentir identificado como *“el espíritu de la Aviación de Caza”* o sencillamente como el *“espíritu del cazador”*. Es la experiencia de los mayores, de los pilotos de los primeros cazas de hélice, biplanos y monoplanos; o las enseñanzas recibidas de los que fueron alumnos de la RAF, del teniente general Galland de la Luftwaffe, de la Armée de l'Air, de la USAF, de España o de Israel.

Un legado de conocimientos que, sin darnos cuenta, fue forjando la manera de ser y sentir y que se completó con las alternativas, algunas de ellas que no guardaban relación con el vuelo. La rivalidad entre escuadrillas, escuadrones, grupos o regimientos iba desde la mejor demostración de acrobacia o precisión del tiro aéreo, los torneos de tiro con pistola o al platillo, hasta la calidad de los interminables asados.

¿Quién no escuchó o supo de las zambas y vidaladas cantadas por el “Tito” de la Colina, en Mendoza, o el “Ferdy” Pérez Colman con su guitarra, acompañado por el “Mingo” Rocha y el “Petiso” Maurer en la sala de pilotos de Morón, o al Clever Refosco en Morón y en Mendoza, o al “Pepe” Canese, “Carlitos” Neme y el “Conejo” Dubourg en Villa Reynolds que, además de interpretar “La pulpera de Santa Lucía”, de tanto ejecutar “Calle angosta” la convirtieron en la canción representativa de los pilotos mercedinos?

¿Quién no supo de los momentos de angustia vividos en el aula del Regimiento 2 Caza, en Mendoza (1948), cuando el bramido del poderoso Daimler Benz de un Fiat G-55, que despegaba hacia el norte, se cortó de golpe y luego de una explosión, la sirena estridente de emergencia anunció el fallecimiento del capitán “Pichi” de la Cárcova? ¿Quién no dejó de estremecerse presenciando los toneles inconclusos en el despegue del alférez Piñón con el Gloster en Castelar (1958), o los del “Sordo” Correa Arce con un F-86F en Villa Reynolds (1961), o viviendo la terrible noche del “Gordo” Cantisani en Moreno (1977) con M-III?

¿Cuántos momentos como ésos vivieron los cazadores? ¿Cuántos sinsabores y alegrías experimentados en las salas de pilotos de El Palomar, Mendoza, Tandil, Morón, Villa Reynolds o Moreno? Todos fueron dejando una huella en el alma, una huella de fuego que templó como el acero los espíritus que se pondrían a prueba en el excelso examen rendido durante el Bautismo de Fuego en Malvinas.

Las salas de pilotos... ¡mudos testigos y receptáculos de vivencias! Allí se reía y, a veces, por poco se lloraba; se tomaba mate y se jugaba al truco, al tute, al estanciero, a las damas, al ajedrez y, hasta, al ludo Y 4 en línea, y aunque más privadamente, al póquer y al pase inglés. Allí se conoce al compañero, al superior, al subalterno. Con un gesto o una mirada todo queda entendido. También, así, se aprende a volar mejor...

Las anécdotas que podrían contar las Salas de Pilotos de cada unidad y de cada tiempo servirían para llenar las páginas de otro libro... ¡Cuántas cosas se iniciaron entre sus paredes! ¡Cuántas sugerencias se convirtieron en realidad para mejorar la operatividad de los sistemas de armas! En uno de esos recintos nació la canción promocionada por el “Pepe” González Castro: ***“No hay quien pueda con la gente cazadora, no hay quien pueda por ahora...”***

El otro ámbito que sirvió de escenario para modelar la personalidad de los cazadores fue el doméstico, el de la vida familiar en los barrios aeronáuticos. En Mendoza, los edificios Matienzo y Santa Rita, en Villa Reynolds, los monobloques, en Tandil, las torres Eduardo Olivero y Santamarina, en Buenos Aires el barrio de casitas de Palomar, el monobloc, y hasta el mismísimo edificio Alas. Los hogares constituyen la continuación de la unidad, las familias se integran y comparten la vida de los cazadores y sus inquietudes.

A pesar de que, en determinadas épocas, cuestiones políticas pudieron causar tensiones y separar a los pilotos; el espíritu, la madurez y el sentido común fueron más fuertes y los ayudó a superar las diferencias. En la actualidad, constituyen un núcleo homogéneo y excepcional en la Fuerza Aérea.

Las experiencias profesionales, las tradiciones, los entretelones de las salas de pilotos y de los barrios, las pasadas diferencias políticas forman parte del mencionado complemento que da color y sentido al ***“espíritu de cuerpo de la estirpe cazadora”***. Los motivos de los escudos y los lemas simbolizan en forma inequívoca ese sentir: el “Biguá”, que en su raudo vuelo por la pampa representó a los primeros cazas; la “Chachamama”, indestructible, la única vencedora de Patoruzú; el “Bólide”, que estaba de vuelta cuando los demás recién iban; el “Ad Maiora”, nacido para las grandes cosas; el “Ad astra per aspera”, llegando al cielo a través de las dificultades; el “Ser más”, logrando la perfección; el “Regresad con honor”, interceptando en todo tiempo y... logrando el éxito en las alturas infinitas.

Y definitivamente, el espíritu de la Aviación de Caza se sintetiza en su himno:

¡No hay quien pueda, no hay quien pueda... con la gente cazadora!

ABREVIATURAS

AAe	Artillería Antiaérea
ADF	Air Directional Finder: radio goniómetro
APC	Asociación de Pilotos de Caza
BAC	Boletín Aeronáutico Confidencial
BAM	Base Aérea Militar
BAP	Boletín Aeronáutico Público
BAR	Boletín Aeronáutico Reservado
BAS	Boletín Aeronáutico Secreto
BM	Boletín Militar
BM 1ª P	Boletín Militar Primera Parte
BM 2ª P	Boletín Militar Segunda Parte
BMR	Boletín Militar Reservado
BOAC	Base Oficial de Aviación Civil
CAD	Comando Aéreo de Defensa
CATOS	Comando Aéreo Teatro de Operaciones Sur
CB	Caza Bombardeo
CI	Caza Interceptora
CIC	Centro de Información y Control
CIC Baires	Centro Información y Control Buenos Aires
D.21	Dewoitine monoplaza
D.25	Dewoitine biplaza
DA	Defensa Aérea
DAM	Destacamento Aeronáutico Militar
DGAe	Dirección General de Aeronáutica
DME	Distance Measure Equipment: Equipo de navegación
EAM	Escuela de Aviación Militar
EMA	Escuela Militar de Aviación
FAA	Fuerza Aérea Argentina
FACH	Fuerza Aérea Chilena
FAU	Fuerza Aérea Uruguaya
FFAR	Folding fin air rocket
FMA	Fábrica Militar de Aviones
FW-190	Focke Wulf
G	Aceleración de la gravedad terrestre
GCA	Ground Control Approach: Control de Aproximación de Tierra
GIVA	Grupo I de Vigilancia Aérea
HP	Caballos de fuerza
IAI	Industrias Aeronáuticas Israelíes
IAME	Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado
ILS	Sistema de aterrizaje por instrumento
Me-109	Messerschmitt
R	Retirado
RAF	Royal Air Force
RI	Reserva Incorporada
RMI	Indicador de rumbo magnético
SINT	Sistema Integrado de Navegación y Tiro
USAF	United State Air Force
VHF	Very High Frequency
VOR	VHF Omnidirectional Range
VYCA	Vigilancia y Control Aéreo

BIBLIOGRAFÍA

- BELLOMO Sergio, CORDÓN AGUIRRE Arturo, MARINO Atilio y NÚÑEZ PADÍN J. F., “1 Historia Curtiss Hawk III & IV”, *Fuerza Aérea Argentina N°5*.
- MARINO Atilio, *Gloster Meteor F.4 en Argentina*, 1ª edición, agosto 1998, Rada Tilly (Patagonia argentina).
- CETTOLO V., MARINO A., MOSQUERA J. y NÚÑEZ PADÍN J., “McDonnell Douglas A-4P/C Skyhawk”, *Fuerza Aérea Argentina N°2*.
- LEZÓN Ricardo, *Pista 18*, “Cuando la Fuerza Aérea Argentina ingresó a la era del jet” N°7, 1997.
- PASTOR, Carlos Washington, *Recuerdos de 40 años*.
- Libros históricos.
- Memorias anuales.
- Relatos de pilotos de caza.
- Boletines militares y aeronáuticos.
- Libretas de vuelo.